Memoirs

Ten Years and Twenty Days

KARL DONITZ

EDICIÓN EN ESPAÑOL

Traducido por Otrebla 2001

Foreword by Jürgen Rohwer

Introduction by Jak Showell

Las memorias de Karl Doenitz

Diez años y veinte días

Karl Doenitz

Traducido por Otrebla 2001

Esta edición fue publicada por primera vez en 1990 por Greenhill Books, Lionel Leventhal Limited.
www.greenhillbooks.com

Esta edición publicada en 2012 por Frontline Books,

una huella de
Pen & Sword Books Ltd.,
47 Church Street, Barnsley, S. Yorkshire, S70 2AS.

Visitanos en www.frontline-books.com, envíe un correo electrónico a info@frontline-books.com o escríbanos a la dirección anterior.

Publicado y distribuido en los Estados Unidos y Canadá por
Naval Institute Press, 291 Wood Road, Annapolis, Maryland 21402-5034
www.nip.org

© 1958 por Athenäum-Verlag Junker und Dünnhaupt, KG, Bonn

Traducción al inglés © 1959 por
George Weidenfeld y Nicolson Ltd.

Introducción y epílogo © Jürgen Rohwer, 1990
Prefacio © Jak P. Mallmann Showell, 2012

9781783031429

Ninguna parte de esta publicación puede ser reproducida, almacenada o introducida en un sistema de recuperación, o transmitida, en cualquier forma o por cualquier medio (electrónico, mecánico, fotocopiado, grabación o de otro tipo).

Traducido por Otrebla 2001

sin el permiso previo por escrito del editor. Cualquier persona que realice un acto no autorizado en relación con esta publicación puede ser objeto de un proceso penal y reclamaciones civiles por daños.

Los registros de datos CIP para este título están disponibles en la Biblioteca Británica y la Biblioteca del Congreso.
Número de control de la Biblioteca del Congreso: 89-63590

Impreso y encuadernado por CPI Group (UK) Ltd, Croydon, CR0 4YY

Traducido por Otrebla 2001

Tabla de contenido

Pagina del titulo

La página de derechos de autor

LISTA DE ILUSTRACIONES
PREFACIO
INTRODUCCIÓN
PRÓLOGO
2. LA NUEVA TAREA
3. TÁCTICAS DE LOBO
4. POLÍTICA DE CONSTRUCCIÓN DE U-BOAT 1935-1939
5. LOS MESES DECISIVOS DE 1939
6. COMIENZA LA GUERRA DE U-BOAT
7. LA OPERACIÓN NORUEGA Y LA CRISIS DEL TORPEDO
8. LA BATALLA DEL ATLÁNTICO
9. ORGANIZACIÓN DEL BRAZO DE SUBBOTES Y DE LA CONSTRUCCIÓN DE SUBBOTES
10. LA BATALLA DEL ATLÁNTICO
11. LA GUERRA DE AMÉRICA CONTRA NOSOTROS ANTES DEL 11 DE DICIEMBRE DE 1941
12. OPERACIONES EN AGUAS AMERICANAS
13. BATALLAS DE CONVOY Y OPERACIONES A DISTANCIA
14. LA 'LACONIA'
15. MEJORAS EN EQUIPOS Y ARMAMENTOS DE U-BOAT
16. MÁS BATALLAS Y OPERACIONES DEL CONVOY EN AGUAS LEJAS
17. COMANDANTE EN JEFE DE LA ARMADA
18. COLAPSO DE LA GUERRA DE SUBBOTES
19. MIS TAREAS COMO COMANDANTE EN JEFE 1943-1945
20. 20 DE JULIO DE 1944
21. LA GUERRA DE SUBBOTES DESDE MAYO DE 1943 HASTA EL FIN
22. JEFE DE GOBIERNO
23. EPÍLOGO

Traducido por Otrebla 2001

APÉNDICE 1
APÉNDICE 2
APÉNDICE 3
APÉNDICE 4
APÉNDICE 5
APÉNDICE 6
DESPUÉS DOENITZ Y LA BATALLA DEL ATLÁNTICO ÍNDICE

LISTA DE ILUSTRACIONES

Aparece entre las páginas 224 y 225

Gran almirante Doenitz
Doenitz en 1917 como oficial de guardia en *U-39*
Hitler, Doenitz y Goering Doenitz y el almirante
Parona Doenitz y Prien

Speer y Doenitz
Doenitz revisando la Organización Naval de la Juventud Hitleriana Doenitz llegando a Wilhelmshaven para inspeccionar la Armada Doenitz dejando la Sede en Flensburg después de rendir el Alto Mando Alemán
Speer, Doenitz y Jodl después de su arresto el 23 de mayo de 1945 Juicios de Nuremberg: Doenitz, Raeder, Shirach, Sauckel, Goering, Hess, Ribbentrop, Keitel, Kaltenbrunner Doenitz en su celda en Nuremberg, noviembre de 1945 Doenitz desde su liberación de prisión
Raeder, Doenitz y Hitler
Raeder y Doenitz
Sede de los submarinos
Mussolini, Doenitz y Hitler, París
Korvetten Kapitan Hessler

Traducido por Otrebla 2001

PREFACIO

KARL DOENITZ (jefe de submarinos, comandante en jefe supremo de la Armada alemana y finalmente sucesor de Hitler) debe figurar como uno de los líderes más incomprendidos de la Segunda Guerra Mundial. Ha habido una tendencia generalizada a sobreestimar sus poderes de preguerra y, después de haber sido ascendido a Comandante en Jefe Supremo de la Armada, a reprocharle no haber actuado como un suboficial rebelde. Al comienzo de la guerra, estaba al final de una larga cadena de mando y en lo que mucha gente consideraba un puesto indeseable y sin importancia. Como oficial de bandera para submarinos (Führer der Unterseeboote), ocupó el cargo de capitán y comodoro y fue responsable de dirigir un pequeño departamento de control operativo. Esto tenía aproximadamente la misma autoridad que un capitán de crucero. El poder real en el mando de los submarinos lo ejercía la División de Submarinos del Mando Naval Supremo en Berlín, con la que Doenitz prácticamente no tenía contacto. La División de Submarinos no buscó sus opiniones y Doenitz no influyó en el desarrollo de los submarinos, los programas de construcción, los programas de entrenamiento o las políticas navales. Su aislamiento puede ser ilustrado por la posición de la flotilla de entrenamiento de submarinos, que quedó bajo la jurisdicción de la Inspección de Torpedos y no bajo la del Oficial de Abanderados para U-boats. Este estado de cosas no cambió hasta después del comienzo de la guerra. Su aislamiento puede ser ilustrado por la posición de la flotilla de entrenamiento de submarinos, que quedó bajo la jurisdicción de la Inspección de Torpedos y no bajo la del Oficial de Abanderados para U-boats. Este estado de cosas no cambió hasta después del comienzo de la guerra. Su aislamiento puede ser ilustrado por la posición de la flotilla de entrenamiento de submarinos, que quedó bajo la jurisdicción de la Inspección de Torpedos y no bajo la del Oficial de Abanderados para U-boats. Este estado de cosas no cambió hasta después del comienzo de la guerra.

La promoción de Doenitz el 30 de enero de 1943 a Comandante en Jefe Supremo de la Armada fue extraordinaria. El Gran Almirante Erich Raeder tenía 67 años cuando renunció, luego de haber servido como Jefe de la Marina por poco más de 14 años. Sus dos predecesores inmediatos (Paul Behnke nombrado en 1920 y Hans Zenker nombrado en 1924) tenían 54 años cuando asumieron el mando y permanecieron en el cargo durante cuatro años. En vista de la edad y el tiempo de servicio de Raeder, uno podría haber pensado que el Comando Naval (o el Almirantazgo) habría tenido varios diputados en la carrera por este alto cargo. Sin embargo, nadie estaba dispuesto a ponerse en el lugar de Raeder. Nombró al almirante Rolf Carls (Comandante en Jefe del Comando Norte del Grupo Naval) de 58 años como su sucesor más adecuado,

Traducido por Otrebla 2001

El nombramiento de Doenitz fue un gran triunfo personal y un tremendo impulso para la decaída moral del brazo de submarinos, pero hubo algunas desventajas claras. Doenitz, que nunca había sido entrenado como oficial de estado mayor, no estaba familiarizado con las delicadas complejidades del Alto Mando Naval y, además, había estado encarcelado dentro de los estrechos confines del cuartel general de operaciones de los submarinos durante ocho años. Durante los dos últimos había estado en Francia, muy lejos del bullicio naval general, y además tenía varios desacuerdos importantes con los departamentos que ahora estaba a cargo. Para empeorar las cosas, reemplazó a Raeder en la etapa más difícil de la guerra. Todos los frentes caían: la batalla en el Atlántico se había perdido; la batalla de Stalingrado había terminado en desastre; la campaña del norte de África estaba en plena retirada y la dirección naval no tenía otra alternativa que involucrarse plenamente en las luchas políticas. A pesar de esto, fue una de las pocas oficinas que se opuso abiertamente a Hitler y, a menudo, presentó propuestas alternativas cuando no estaba de acuerdo con las instrucciones del Führer. En varias ocasiones incluso se negó a cumplir las órdenes de Hitler.

Doenitz también fue más que democrático al tratar con los hombres bajo su mando. A los comandantes y hombres se les permitió abandonar sus submarinos, sin tener que dar razones, tan pronto como se encontraron reemplazos y más de un comandante fue relevado de su puesto porque los rangos inferiores objetaron su presencia. En mayo de 1943, cuando se hundieron los más de cuarenta submarinos, Doenitz llegó a instruir a los comandantes de flotilla para que realizaran una votación secreta entre las tripulaciones. Todos, incluidos los de menor rango, deberían votar si se dan por vencidos o si continúan con la lucha. Fue el apoyo abrumador para seguir navegando lo que lo indujo a reagrupar lo que quedaba y a tener otra aventura contra poderosos oponentes.

En el momento en que Doenitz escribió sus memorias, era extremadamente difícil encontrar información sobre la guerra en el mar. Muchos registros navales y cuadernos de navegación alemanes fueron capturados al final de la guerra e inmediatamente clasificados como "ultrasecretos" por las potencias aliadas victoriosas. Este fallo fue tan estricto que ni Doenitz, Raeder ni sus abogados defensores pudieron acceder a estos documentos vitales después del inicio de los juicios de Nuremberg. A algunos oficiales superiores se les permitió ver los registros durante unos días antes de que comenzaran los juicios, pero sin conocer los cargos que probablemente se formularían. Este manto de estricto secreto se mantuvo hasta principios de la década de 1990, cuando el Almirantazgo británico finalmente devolvió los documentos capturados a Alemania. Las autoridades estadounidenses ya estaban más abiertas al escrutinio y los Archivos Nacionales de los Estados Unidos habían puesto a disposición un buen número de cuadernos de pesca alemanes en microfilm de 35 mm. El absurdo de la obstinada rigidez del Almirantazgo se puede ilustrar aún más con el hecho de que las copias

Traducido por Otrebla 2001

de varios de los registros en su posesión se podían ver en los Estados Unidos y en las bibliotecas alemanas, mientras que las de Londres todavía estaban cerradas al público.

Durante la guerra, se hicieron alrededor de media docena de copias de cada registro para su distribución a una variedad de departamentos y esta duplicación aseguró que un juego del diario de guerra del comando de submarinos permaneciera en Alemania, para ser utilizado por Doenitz como fuente. por *Diez años y veinte días.* Muy pocos otros autores de la época tendrían acceso a registros tan valiosos.

Diez años y veinte días fue uno de los primeros libros de submarinos que se publicaron después de la guerra y fue escrito en un momento en el que era prácticamente imposible para la persona promedio encontrar incluso la información más básica sobre los submarinos; quién mandaba qué barco, a qué tipo podría haber pertenecido cualquier submarino o cualquier otra información relevante. Esto dio lugar a numerosas inexactitudes en muchos libros porque la mayoría de los historiadores a menudo tenían que hacer conjeturas calculadas sobre qué pieza de información altamente contradictoria podría ser la correcta.

Doenitz tenía una ventaja más significativa sobre otros autores de la época. Eso vino en forma de ayuda de su yerno, el ex comandante de submarino y oficial de estado mayor Guenter Hessler. Inmediatamente después del final de la guerra, la Royal Navy le encargó que escribiera un relato alemán de la guerra de los submarinos y este se imprimió para una circulación limitada, pero permaneció tan altamente clasificado que la mayoría de los historiadores ni siquiera sabían de su existencia. . Esto no se publicó hasta 1989, cuando Her Majesty's Stationery Office publicó los tres volúmenes como un solo libro. Hessler tenía un acceso limitado a los documentos alemanes, pero es poco probable que viera documentos clasificados de los Aliados.

A lo largo de los años, los revisores han señalado que la *Diez años y veinte días* y las memorias de Raeder son algo diferentes a otras historias académicas, pero muy pocas personas han explicado que no se generaron volúmenes considerables de historia hasta después del final de la guerra. Varios canales diferentes fueron responsables de crear estas adiciones a la historia de la posguerra.

Primero, inmediatamente después de la guerra, las fuerzas de ocupación aliadas introdujeron programas de reeducación masivos y altamente intensivos para asegurarse de que cualquier punto positivo sobre el Tercer Reich se olvidara rápidamente y que los aliados

Traducido por Otrebla 2001

La versión de los hechos debe aceptarse como la única historia "verdadera" de la guerra. Esto ha dado como resultado que gran parte de lo que se ha escrito sobre la Segunda Guerra Mundial se base en una poderosa desinformación generada de manera muy inteligente por los sistemas de propaganda aliados más que en lo que sucedió durante el conflicto. Desde entonces, esta propaganda ha sido embellecida con la imaginación de los historiadores y además decorada con fuertes dosis de retrospectiva para producir muchas ideas engañosas. Al mismo tiempo, los acontecimientos que no eran tan agradables para los aliados fueron suprimidos hasta el punto de que ahora casi se han olvidado algunos de ellos.

En segundo lugar, se inventaron varias historias para juicios por crímenes de guerra, en los que se señalaron a la atención del tribunal las irregularidades sin tener que estar respaldadas por pruebas. Hubo casos en los que los abogados defensores no permitieron que las personas que realizaban tales afirmaciones fueran interrogadas y esto llevó a que se inventaran una cadena de historias fantásticas. Parecería que cualquiera que se le ocurriera historias inventadas sobre crímenes de guerra fue recompensado durante esos años increíblemente duros. Algunas historias incluso ocuparon un lugar destacado en los juicios de Nuremberg y luego formaron la base sobre la que se escribieron los libros de historia; aunque no hay evidencia de que los hechos hayan sucedido alguna vez.

Por último, las personas que sirvieron al gobierno alemán de la posguerra crearon otras historias de sucesos espantosos para impulsar sus perspectivas de promoción y otras personas, los llamados testigos presenciales, inventaron sus propias historias para hacerse más atractivos para las entrevistas televisivas o para publicar sus propios libros. impresión. Aunque tales historias han sido regurgitadas por historiadores, bordadas y repetidas a menudo por los medios de comunicación hasta tal punto que se han vuelto de conocimiento público, es posible demostrar con registros navales que muchos eventos no pudieron haber tenido lugar.

Doenitz vivió lo suficiente para ver una serie de asombrosas revelaciones sobre la guerra de los submarinos que publicaron sus antiguos adversarios, cuando, mucho después de la guerra, la Ley de Secretos Oficiales Británicos permitió a la gente hablar públicamente. Lo más devastador fue que Bletchley Park en Inglaterra leyó gran parte del código secreto de radio de los submarinos, algo que le resultó difícil de digerir. Doenitz fue de mente muy abierta, se tomó considerables molestias para ayudar a los historiadores y durante todo este tiempo permaneció en el centro de la nueva información a medida que estaba disponible. Sin embargo, su libro tiene la tremenda ventaja de que fue escrito antes de que gran parte de esta información secreta se filtrara y, por lo tanto, fue escrito casi sin retrospectiva y sin las muchas fabricaciones de la posguerra.

Karl Doenitz, el jefe de submarinos y nombrado sucesor de Hitler, finalmente murió a la edad de 89 años el 24 de diciembre de 1980 y fue enterrado el 6 de enero de 1981 en

Traducido por Otrebla 2001

el Waldfriedhof (Cementerio Woodland) en Aumühle (Bergedorf), cerca de donde terminó sus días. No se le dio un funeral oficial de estado y los hombres de las fuerzas armadas de Alemania Federal no pudieron asistir en uniforme, sin embargo, fue honrado por muchos de sus ex colegas. Poco después de esto, en 1983, más de un centenar de estadounidenses prominentes de alto rango contribuyeron al libro. *Doenitz en Nuremberg: una reevaluación* (Instituto de Revisión Histórica, Torrance, California; editado por HK Thompson y Henry Strutz), cuya dedicación dice: 'A Karl Doenitz, un oficial naval de habilidad y coraje inigualables que, en la hora más oscura de su nación, ofreció su persona y sacrificó su futuro para salvar las vidas de muchos miles de gente.' (La cifra en realidad ascendió a varios millones en lugar de a muchos miles).

Durante más de cuarenta años de investigación conocí a varios hombres que decían que no eran grandes 'fans de Doenitz' pero, al mismo tiempo, ninguno de ellos decía nada negativo sobre él. Algunos afirmaron que no les agradaba particularmente, pero luego contaron con una serie de experiencias personales alabando su dominio. Tratar de evaluar su carácter hoy es más que difícil porque nadie puede recrear los patrones de pensamiento de los años de Doenitz y nadie de la generación moderna comprenderá jamás las restricciones y libertades bajo las cuales vivía la gente de esa época. En cualquier caso, el carácter de Doenitz y su vida privada apenas tienen importancia.

La esencia de esto es que de una fuerza de 1,171 submarinos comisionados, veinticinco atacaron y al menos dañaron veinte o más barcos, treinta y seis submarinos atacaron entre once y diecinueve barcos, setenta submarinos atacaron entre seis y diez barcos. y 190 submarinos atacaron entre uno y cinco barcos. Esto hace un total de 321 submarinos. Se pueden agregar algunos más para permitir errores de cálculo. Trescientos submarinos nunca fueron enviados en misiones contra el enemigo porque se usaron para entrenamiento, experimentos o no estaban completamente operativos antes del final de la guerra. De los 870 submarinos enviados en misiones contra el enemigo, 550 no se hundieron ni dañaron a un objetivo, muchos nunca se acercaron lo suficiente a un oponente para lanzar un ataque.

Cuando se mira esto desde un ángulo ligeramente diferente, al considerar que los barcos han sido hundidos por hombres en lugar de máquinas, se llega a un contraste aún mayor. Aproximadamente 2.450 buques mercantes fueron hundidos o gravemente dañados por Uboats en el Atlántico y este total se eleva a aproximadamente 2.775 cuando otros teatros de guerra

Traducido por Otrebla 2001

se agregan. Ochocientos de estos barcos fueron hundidos por treinta comandantes. En otras palabras, el 2 por ciento de los comandantes de los submarinos fueron responsables del hundimiento de casi el 30 por ciento de la navegación. Ocho de estos comandantes se unieron a la armada antes de 1927, diecinueve se unieron en el período 1930-4 y tres pertenecían a la clase 1935. Por lo tanto, treinta hombres mayores que se unieron a la marina antes de Hitler tuvieron un impacto significativo al reintroducir los submarinos y el reclutamiento nacional hundió casi el 30 por ciento de toda la navegación aliada perdida por los submarinos.

El líder carismático de esta pequeña banda es la persona que escribió este libro y el período de tiempo durante el cual sus submarinos navegaron bajo la esvástica fue justo *Diez años y veinte días.*

Jak P. Mallmann Showell, Folkestone, 2012

Traducido por Otrebla 2001

INTRODUCCIÓN

El GRAN ALMIRANTE KARL DOENITZ ha sido condenado por muchos como un líder nazi fanático; otros lo han reconocido como uno de los grandes comandantes militares —y uno de los más capaces— de la Segunda Guerra Mundial. Sin embargo, ninguno de estos controvertidos veredictos puede considerarse completo, ya que ignoran ciertos factores esenciales en su composición.

Sus años de formación los pasó en la Armada Imperial Alemana, aquí se impregnó de las virtudes del comportamiento honorable, la devoción desinteresada al deber, el patriotismo y la lealtad inquebrantable al régimen. Se desempeñó como comandante de submarinos durante la Primera Guerra Mundial y se convirtió en un líder del mayor vigor y contundencia cuyo éxito se basó en la determinación, la incisividad y un carisma inimitable que ganó los corazones de sus hombres. Liderando con su ejemplo personal, fue l quien construy el formidable *espíritu de cuerpo* del servicio de submarinos, y la devoción de sus hombres se mantuvo hasta el final de su vida en diciembre de 1980, a pesar del hecho de que los submarinos habían sufrido las tasas de pérdidas más altas de todas las fuerzas armadas alemanas en el guerra.

Siempre canalizó toda su energía incansable hacia la tarea que tenía entre manos. Como Comandante de los U-Boats, se veía a sí mismo como responsable de la conducción eficiente de la guerra submarina, velando por el bienestar de sus hombres, persiguiendo desarrollos estratégicos y tácticos y presentando las necesidades de su brazo de servicio con la mayor fuerza posible a su equipo. comandante en jefe, el gran almirante Raeder y el 'Seekriegs-leitung'.

En enero de 1943, Hitler (a quien había conocido en pocas ocasiones) lo ascendió al puesto que había ocupado Raeder. Su primera acción, que fue una gran sorpresa para muchos, fue persuadir a Hitler de que revocara su decisión de desguazar los grandes barcos de superficie. Ahora Doenitz era responsable no solo del brazo de submarinos sino de toda la marina, y para llevar a cabo su nuevo papel necesitaba la confianza de Hitler. Esto lo ganó defendiendo el caso de la Marina, mientras evitaba escrupulosamente inmiscuirse en los asuntos del Ejército o la Fuerza Aérea. En adelante, Hitler dejó de interferir en los asuntos de la Marina.

Pero ahora estaba en constante contacto cercano con Hitler, y no podía

Traducido por Otrebla 2001

Evite involucrarse en política. Su sentido de la lealtad, el carisma de Hitler y su propio miedo a una repetición de 1918 —cuando la revuelta contra el régimen imperial había comenzado en la Armada— lo llevaron a adoptar el enfoque nazi para reforzar la moral y contener el derrotismo. Así, Doenitz, que nunca había sido miembro del Partido Nazi, fue nombrado sucesor de Hitler. Fue una sorpresa; pero una vez más Doenitz asumió su nueva carga de responsabilidades, para poner fin a la guerra perdida y salvar a tantos soldados y refugiados del Este como fuera posible.

En los juicios por crímenes de guerra de Nuremberg, Doenitz fue condenado a diez años de prisión; pues, aunque personalmente inocente de cualquier participación en actos ilegales o criminales, había sido un miembro destacado de la jerarquía del Tercer Reich.

Doenitz salió de la prisión de Spandau en 1956, y fue entonces cuando yo, un joven historiador y amigo de su yerno, el capitán Günter Hessler, entré en contacto con él por primera vez. A partir de entonces, nos reunimos varias veces al año y mantuvimos correspondencia por correo y por teléfono constantemente, principalmente en relación con la Batalla del Atlántico, que era entonces mi principal campo de investigación. Durante esos años, me impresionó su determinación de descubrir cómo habían sucedido realmente las cosas. Al principio expresó opiniones generalmente mordaces, que evidentemente se basaban en sus propias experiencias personales y en su diario de guerra, que Hessler, junto con su compañero Alfred Hoschatt y yo habíamos copiado para preparar el análisis de la guerra de submarinos en el Atlántico exigido por el Almirantazgo británico.

A medida que recopilaba más y más información de los archivos y participantes de los Aliados sobre el curso de los eventos en su lado del conflicto, le impartí este nuevo conocimiento a Doenitz, corrigiendo su imagen de los eventos cuando era necesario. Decirle a un hombre como Doenitz que estaba equivocado no fue fácil y, a menudo, dio lugar a un debate intenso y ruidoso; pero nunca hubo una pérdida de confianza entre nosotros, a pesar de la gran discrepancia en nuestras edades y rangos: él era un almirante y yo un mero alférez.

El primer cambio importante en su perspectiva sobre la guerra de los submarinos fue provocado por mi revelación de los efectos resultantes del uso extensivo de señales inalámbricas por parte de los submarinos después de que los británicos introdujeran la radiogoniometría automática de alta frecuencia (HF / DF) en sus escoltas durante 1942. Fue deprimente para él darse cuenta del grado en que él y su personal habían sobrestimado la efectividad del radar aliado, hasta tal punto que habían ignorado los informes sobre HF / DF del servicio de descifrado alemán, xB-Dienst.

Traducido por Otrebla 2001

Más impactante fue la noticia en 1974 de que los británicos habían descifrado el cifrado alemán 'Enigma' y descifrado gran parte del tráfico de señales entre los submarinos y su cuartel general desde junio de 1941 hasta enero de 1942 y desde diciembre de ese año hasta el final. de la guerra. Su reacción fue:

> *"¡¡También doch !! ... Ich habe es immer wieder befürchtet. . . Wenn auch die Experten immer wieder, wie es schien überzeugend, nachwiesen, daß es andere Gründe für die verdächtigen Beobachtungen gäbe, konnten sie meine letzten ... ... Ja, monja werdet Ihr Historiker wohl von vorn beginnen müssen !! . . . "*

> "¡Así que eso es lo que pasó! ... He tenido miedo de esto una y otra vez. Aunque los expertos demostraron continuamente, por convicción que pareciera, que había otras razones para las observaciones sospechosas, nunca lograron disipar mis dudas por completo. . . Solo después de la guerra me sentí razonablemente tranquilizado por la falta de informes del lado aliado ... Bueno, ¡ahora ustedes, los historiadores, tendrán que empezar desde el principio de nuevo! "

Nunca pensó en reescribir sus memorias. Como actor del drama, sintió que debía presentar su relato de acuerdo con sus percepciones en ese momento, y debía dejarse en manos de los historiadores el relato de la batalla, utilizando los documentos en los archivos de ambos lados y las memorias de todos los actores. participantes, no solo uno de los comandantes.

Jürgen Rohwer, Stuttgart, 1990

Traducido por Otrebla 2001

PRÓLOGO

Submarinos en la Primera Guerra Mundial: la introducción del sistema de convoyes frustra los ataques de un solo submarino. Prisionero de guerra de los británicos. Mi interés en los submarinos y la decisión de permanecer en la Armada alemana. Entrenando como marinero de superficie entre guerras. -brazo de barco.

A FINALES de septiembre de 1918, el teniente comandante Steinbauer, titular de la Orden Pour le Mérite, la más alta condecoración de Alemania por su servicio distinguido en el campo, y yo, uno de los comandantes de submarinos más jóvenes, estábamos juntos en Pola, el puerto naval austriaco en el Adriático, a bordo de nuestros respectivos submarinos y listos para hacerse a la mar. Nuestro plan era esperar juntos en las cercanías de Malta a los grandes convoyes británicos que venían del Este a través del Canal de Suez y lanzar un ataque de superficie por la noche, con la ayuda de la luna nueva. Poniendo nuestra fe en la pequeña silueta del submarino que lo hacía relativamente discreto, propusimos deslizarnos a través de la pantalla protectora de los destructores en la superficie y ponernos en una posición desde la cual lanzar un ataque de superficie en el corazón del convoy, el largas columnas de barcos mercantes.

Hasta ahora, los submarinos siempre habían hecho la guerra solos. Partieron y recorrieron los mares solos, lucharon solos contra las defensas antisubmarinas, y buscaron y combatieron al enemigo solos. La telegrafía inalámbrica, el medio de comunicación de los submarinos, no permitía en ese momento la cooperación entre submarinos. En aquellos días no había transmisiones de onda corta ni de onda muy larga. Al sumergirnos quedamos aislados de todos los medios de comunicación, y en la superficie tuvimos que montar una antena entre dos mástiles para transmitir una señal de onda larga que, a pesar de la máxima potencia que pudimos darle, solo tenía una gama muy limitada. Mientras se transmitía la señal, el submarino permanecía solo parcialmente listo para bucear, lo que significaba que

Traducido por Otrebla 2001

era más vulnerable de lo habitual al enemigo y, por supuesto, era bastante incapaz de lanzar un ataque.

En la noche del 3 de octubre de 1918, mi submarino *(UB-68)* estaba en posición, según lo acordado, en el encuentro al sureste de Sicilia, esperando la llegada de Steinbauer. Pero esperamos en vano; nunca vino. Más tarde supe que la necesidad de reparaciones había retrasado su viaje. A la una de la madrugada, uno de los vigías del puente divisó una mancha oscura que se recortaba en el cielo del sureste, una gran cosa negra que parecía una salchicha. Era un globo cautivo que estaba siendo remolcado desde la popa de un destructor.

El destructor era lo que llamamos un "barrendero", uno de los "escoltas" de la escolta de un convoy. Pronto aparecieron más sombras en la oscuridad, primero más destructores y barcos de escolta, y finalmente las grandes y sólidas siluetas de los propios mercantes: un convoy de barcos pesadamente cargados desde el Este, la India y China con destino a Malta y Occidente. Me deslicé sin ser visto a través de la pantalla de destructores y me preparé para atacar la nave líder de la columna exterior. De repente, toda la fila dio un giro brusco hacia mí. Este cambio de rumbo fue, por supuesto, uno de una serie elaborada de movimientos en zig-zag que todos los convoyes llevaron a cabo en un intento de mejorar las dificultades de cualquier submarino atacante. Ciertamente me tuvo en dificultades, pero al poner el timón con fuerza, logré raspar la popa del barco que tenía la intención de atacar. y ahora me encontraba entre la primera y la segunda columna de barcos mercantes. Una vez más me preparé para atacar, y esta vez llegué a una posición desde la que pude disparar contra el gran barco, segundo en la línea. Una gigantesca columna de agua brillantemente iluminada se elevó junto al barco y fue seguida por el sonido de una poderosa explosión. En un instante, un destructor aceleraba hacia mí con una espuma de cresta blanca saliendo de sus arcos. Di la señal de alarma y luego esperé las cargas de profundidad. Pero ninguno bajó. Me atrevo a decir que el comandante del destructor no se atrevió a dejar caer ninguno por temor a dañar algunos de sus propios barcos en sus apretadas columnas. humeante segundo en la fila. Una gigantesca columna de agua brillantemente iluminada se elevó junto al barco y fue seguida por el sonido de una poderosa explosión. En un instante, un destructor aceleraba hacia mí con una espuma de cresta blanca saliendo de sus arcos. Di la señal de alarma y luego esperé las cargas de profundidad. Pero ninguno bajó. Me atrevo a decir que el comandante del destructor no se atrevió a dejar caer ninguno por temor a dañar algunos de sus propios barcos en sus apretadas columnas. humeante segundo en la fila. Una gigantesca columna de agua brillantemente iluminada se elevó junto al barco y fue seguida por el sonido de una poderosa explosión. En un instante, un destructor aceleraba hacia mí con una espuma de cresta blanca saliendo de sus arcos. Di la señal de alarma y luego esperé las cargas de profundidad. Pero ninguno bajó. Me atrevo a decir que el comandante del destructor no se atrevió a dejar caer ninguno por temor a dañar algunos de sus propios barcos en sus apretadas columnas.

Sumergido di media vuelta y corrí en un rumbo para alejarme del convoy. Luego salí a la superficie con cautela y, agachándome solo en el puente, justo cuando emergía del agua, vi el convoy navegando constantemente hacia el oeste. Cerca de mí había un destructor, presumiblemente parado en el lugar donde se hundió el barco torpedeado. Exploté completamente mis tanques para llevar el submarino completamente a la superficie y partí en persecución del convoy con la esperanza de poder lanzar otro ataque de superficie, si era posible mientras aún estaba oscuro. Pero el amanecer llegó demasiado pronto; cuando me acerqué al convoy se hizo tan ligero que me vi obligado a sumergirme. I

Traducido por Otrebla 2001

luego decidió intentar un ataque, sumergido a la profundidad del periscopio. Sin embargo, las cosas salieron de manera muy diferente. Gracias a una falla en la estabilidad longitudinal de mi embarcación —un tipo BIII, construido por el Astillero Germania, al que se habían tenido que hacer muchas modificaciones por esta misma falla mientras aún estaba en manos del astillero — nos encontramos de repente sumergido y de pie sobre nuestras cabezas. Las baterías se derramaron, las luces se apagaron y en la oscuridad nos sumergimos en las profundidades. Debajo de nosotros teníamos agua en abundancia, unas 1.200 o 1.500 brazas. Sin embargo, a más de 180 o 200 pies, no nos atrevíamos a ir, porque en teoría era la profundidad máxima que permitía nuestro casco de presión. Ordené volar todos los tanques, detenerlos y luego ir a popa con el timón girando con fuerza con la esperanza de detener el hundimiento del barco. Mi excelente primer teniente, Muessen, Alumbró con su linterna el manómetro de la torre de mando. El indicador todavía se movía rápidamente hacia la derecha. El bote, entonces, seguía avanzando cada vez más rápido; por fin, el indicador se detuvo temblando por un momento entre 270 y 300 pies y luego comenzó a retroceder a la velocidad. El soplo de mis tanques con aire comprimido acababa de funcionar. Ahora, con los tanques rotos, el submarino sumergido era demasiado ligero. Como un palo que se sumerge bajo el agua y luego se suelta repentinamente, se disparó hacia arriba y fuera del agua, para llegar con estrépito a la superficie. Abrí la escotilla de la torre de mando y miré apresuradamente a todos lados. Ahora era plena luz del día. Descubrí que estábamos justo en medio del convoy. Todos los barcos, destructores y mercantes por igual, ondeaban banderas de señales, las sirenas aullaban a nuestro alrededor. Los buques mercantes se desviaron y abrieron fuego con los cañones que habían montado en la popa, y los destructores, disparando furiosamente, se abalanzaron sobre mí. ¡Buena situación! Lo que me hubiera gustado hacer hubiera sido bucear lo más rápido posible. Eso, sin embargo, era imposible. Mi suministro de aire comprimido se agotó, el bote había sido golpeado y ella estaba haciendo agua. Me di cuenta de que este era el final y di la orden "Todos manos, abandona el barco".

Un fardo de corcho, que habíamos sacado del mar el día anterior y fijado a cubierta, se soltó y tratamos de dar a cada hombre un trozo de corcho además de su chaleco salvavidas. Pero, lamentablemente, a pesar de esto, perdimos a siete hombres, entre ellos el teniente Jeschen, mi ingeniero jefe.

El barco se hundió; el convoy continuó su camino; y nos quedamos nadando en el agua. Finalmente, uno de los destructores que nos escoltaba regresó y nos sacó.

Ese fue el final de mi carrera marítima en un submarino en la Primera Guerra Mundial. Esa última noche, sin embargo, me había enseñado una lección sobre principios básicos.

Me di cuenta de que un submarino atacando un convoy en la superficie y al amparo de la oscuridad tenía muy buenas perspectivas de éxito. Cuanto mayor sea el número de Uboats que se puedan llevar simultáneamente al ataque, más favorables serán las oportunidades ofrecidas a cada atacante individual. En la oscuridad de la noche, las explosiones violentas repentinas y los barcos que se hunden causan tal confusión que los destructores que los escoltan ven obstaculizada su libertad de acción y ellos mismos se ven obligados a dividirse por la acumulación de acontecimientos. Sin embargo, además de todas estas consideraciones prácticas, era obvio que, por motivos estratégicos y tácticos generales, los ataques a los convoyes debían ser llevados a cabo por varios submarinos actuando al unísono.

En la Primera Guerra Mundial, el brazo de submarinos alemán logró grandes éxitos; pero la introducción del sistema de convoyes en 1917 le quitó la oportunidad de convertirse en un factor decisivo. Los océanos se volvieron desnudos y vacíos a la vez; durante largos períodos de tiempo, los submarinos, operando individualmente, no veían nada en absoluto; y luego, de repente, se asomaba una enorme concurrencia de barcos, treinta o cincuenta o más, rodeados por una fuerte escolta de barcos de guerra de todo tipo. El solitario submarino, que probablemente había avistado el convoy por pura casualidad, atacaría entonces, empujando una y otra vez y persistiendo, si el comandante tenía los nervios fuertes, durante quizás varios días y noches, hasta el agotamiento físico tanto del comandante como del la tripulación llamó a un alto. El submarino solitario bien podría hundir uno o dos de los barcos, o incluso varios; pero eso fue solo un pobre porcentaje del total. El convoy se pondría en marcha. En la mayoría de los casos, ningún otro submarino alemán lo avistaría y llegaría a Gran Bretaña, llevando a puerto un rico cargamento de alimentos y materias primas.

Contra los barcos masivos de un convoy, entonces, obviamente, el único camino correcto es enfrentarlos con todos los submarinos disponibles simultáneamente.

Fue con estas ideas corriendo por mi cabeza que entré en un campo de prisioneros de guerra británico. Cuando volví a casa en julio de 1919, el cuartel general de Kiel de la nueva armada alemana me preguntó si me gustaría permanecer en el servicio. Respondí con una contra pregunta dirigida al Director de Personal.

¿Crees que pronto volveremos a tener submarinos? (Las potencias vencedoras nos habían prohibido expresamente la posesión de submarinos en el Tratado de Versalles.) "Estoy seguro de que lo haremos", respondió. 'Las cosas no siempre serán así. Dentro de un par de años más o menos, espero que volvamos a tener submarinos.

Esta respuesta fue todo lo que necesitaba para persuadirme de servir en la marina.

Durante la guerra me había convertido en un entusiasta submarinista. Me había fascinado esa característica única del servicio submarino, que requiere que un submarinista se sostenga sobre sus propios pies y le asigne una tarea en los grandes espacios de los océanos, cuyo cumplimiento exige un corazón valiente y una habilidad pronta; Estaba fascinado por ese espíritu único de camaradería engendrado por el destino y las dificultades compartidos en la comunidad de la tripulación de un submarino, donde el bienestar de cada hombre estaba en manos de todos y donde cada hombre era una parte indispensable del todo. Todo submarinista, estoy seguro, ha experimentado en su corazón el resplandor del mar abierto y la tarea que se le ha confiado, se ha sentido tan rico como un rey y cambiaría de lugar sin ningún hombre. Por eso había preguntado si pronto volveríamos a poseer submarinos.

Las cosas, sin embargo, resultaron de manera muy diferente. Alemania permaneció atada por las esposas del Tratado de Versalles. Hasta 1935 no se nos permitió poseer ningún submarino, y hasta ese año no tuve nada más que ver con ellos. Me convertí en marinero de superficie y estudiante de tácticas de superficie, capitán de un destructor, luego comandante de una flotilla de destructores, oficial de navegación en el buque insignia del comandante de nuestras fuerzas navales en el Báltico, el vicealmirante von Loewenfeld, y finalmente capitán de el crucero *Emden.*

Menciono todos estos hechos porque durante estos años recibí un entrenamiento muy completo en las tácticas de los buques de guerra de superficie. Fueron los años en los que, gracias a las limitaciones impuestas por el Tratado de Versalles, la armada del Reich fue, desde el punto de vista material, impotente. Esta misma impotencia fue, sin embargo, un incentivo adicional para intentar contrarrestar nuestra debilidad con más celo que nunca mediante el entrenamiento más completo en náutica, artillería y táctica. Nuestro objetivo era evolucionar y perfeccionar mediante la práctica constante de tácticas que le dieran a un adversario más débil alguna posibilidad de evitar que su enemigo usara sus fuerzas superiores con todo su efecto. Esto se aplica sobre todo a las operaciones nocturnas, que exigen un entrenamiento meticuloso y una gran habilidad, y cuya práctica en tiempos de paz no está exenta de peligros. Las operaciones nocturnas ofrecen mayores ventajas al oponente más débil que las operaciones diurnas, porque le dan el manto protector de la oscuridad, del cual puede emerger repentinamente y detrás del cual puede retirarse de nuevo con la misma rapidez. En aquellos días no existía la localización por radar. Durante la década de 1920, un destacado estratega, el almirante Zenker, antes de convertirse en Jefe del Estado Mayor Naval, fue Comandante de las Fuerzas Navales y llevó a cabo un entrenamiento táctico intensivo, particularmente en operaciones nocturnas.

Estos años me dieron una sólida base táctica en tiempos de paz. Ellos eran

Traducido por Otrebla 2001

el complemento necesario a mi experiencia en tiempos de guerra de 1914 a 1916 en SMS *Breslau* en el Mar Negro. En este escenario de guerra nos habíamos dado cuenta de la gran superioridad de la flota rusa. Nuestras tácticas eran del tipo del gato y el ratón, y después de cada enfrentamiento en el Mar Negro teníamos que intentar llegar al único agujero que ofrecía alguna protección: el Bósforo. Aparte de esto, los años veinte fueron años que también me brindaron el complemento necesario a mi experiencia bélica en submarinos, en la que había servido de 1916 a 1918 como vigilante y capitán y en la que había podido ver la guerra naval a través del ojos de un submarino atacante. Este doble entrenamiento táctico y experiencia, en la paz y en la guerra, en la conducción de la guerra naval tanto en la superficie como debajo de ella, en ataque y defensa, me sirvió más tarde cuando se me confió la formación del nuevo Brazo de submarino en 1935.

En mi opinión, un comandante de submarino siempre debería recibir este doble entrenamiento y no debería permitírsele pasar todo su tiempo en submarinos. De la misma manera creo que un almirante, al que se le ha encomendado la tarea de proteger convoyes contra ataques submarinos y de realizar operaciones antisubmarinas, debería ser él mismo un hombre con experiencia en el servicio submarino. Sólo así podrá adquirir, por experiencia personal, un conocimiento de las características esenciales de ambos lados del problema, lo que le permitirá tomar las medidas necesarias sin ningún proceso previo de ensayo y error. Churchill, que tiene una excelente comprensión de los requisitos de la guerra naval, como rara vez se encuentra en un estadista y político, apreció este punto durante la Segunda Guerra Mundial. En 1942, confió al almirante Sir Max Horton,

- y al hacerlo así lo convirtió en mi propio adversario en jefe personal.

Después de un crucero por África y el Océano Índico en el crucero *Emden* echamos anclas en las carreteras de Schillig en la desembocadura del Jade frente a Wilhelmshaven en julio de 1935. El comandante en jefe, el almirante Raeder, fue un abuelo. El mismo día, el capitán Luetjens, que más tarde se convirtió en almirante al mando de la flota y bajó con el *Bismarck* en mayo de 1941, llegó después de un crucero en aguas de América del Norte y del Sur en el crucero *Karlsruhe,* del cual era entonces capitán. En mi cabina, ambos presentamos nuestros informes sobre nuestros respectivos cruceros y nuestras recomendaciones para futuros cruceros al Comandante en Jefe. Según el plan elaborado previamente por el C-in-C, Luetjens iba a realizar otra visita con el *Karlsruhe* al Nuevo Mundo, mientras yo iba a tomar el *Emden* a Japón, China, las Indias Orientales Holandesas, los mares del Sur y Australia.

Luetjens sugirió que deberíamos intercambiar cruceros, para que el *Karlsruhe*podría tener la oportunidad de ver las antiguas civilizaciones de Oriente. A esto me opuse con el argumento de que después de las famosas hazañas de su tocaya en la Primera Guerra Mundial bajo el mando del capitán von Mueller,*De Emden* El lugar adecuado estaba en el Lejano Oriente.

Para sorpresa de Luetjens y de mí, el comandante en jefe intervino. —Dejen de pelear, caballeros —dijo secamente—. Ambos deben dejar sus órdenes actuales. Luetjens se convertirá en jefe de la Subdivisión de Personal de Oficiales en el Cuartel General Naval con la tarea de formar el cuerpo de oficiales para la nueva armada que estamos a punto de construir, y usted, Doenitz, asumirá la tarea de levantar nuestro nuevo submarino. brazo.'

Estos nuevos pedidos nos sorprendieron a los dos. Fue la conlusión del Acuerdo Naval Anglo-Alemán la responsable de los cambios. No puedo decir que me haya complacido del todo. La idea de un crucero al Lejano Oriente había sido muy atractiva, mientras que en la formación de la nueva y equilibrada flota que estábamos planeando, el submarino representaría solo una parte pequeña y comparativamente sin importancia. Me vi empujado a un remanso.

Los acontecimientos posteriores demostraron que mi opinión en ese momento estaba bastante equivocada. Este nuevo nombramiento realizado en julio de 1935 por el Comandante en Jefe fue desde ese momento hasta el día de hoy para jugar un papel decisivo en mi vida. Me dio todo en la vida que un hombre que es un hombre puede desear: responsabilidad, éxito, fracaso, la lealtad y el respeto de otros hombres, la necesidad de encontrarse a sí mismo y la adversidad.

Traducido por Otrebla 2001

2. LA NUEVA TAREA

Acuerdo naval anglo-alemán de 1935 — Tratado de submarinos de Londres 1936 — Asdic — construcción de la flotilla de submarinos Weddigen — necesita afirmar la utilidad de los submarinos como arma de primera clase de problemas y entrenamiento.

EL ACUERDO NAVAL ANGLO-ALEMÁN se firmó el 18 de junio de 1935. Según los términos de este tratado, Alemania se comprometió a limitar su fuerza naval al 35 por ciento de la de Gran Bretaña.

La explicación de esta aceptación voluntaria de una limitación radica en la situación en la que se encontraba el Reich alemán en ese momento. El país seguía sujeto a las condiciones del Tratado de Versalles, que habían dado lugar a un desarme de gran alcance de Alemania sin el correspondiente desarme de las Potencias vencedoras que también había previsto el Tratado. Hitler deseaba aflojar estos lazos paso a paso y el 16 de marzo de 1935 había emitido su declaración de que Alemania reanudaba sus derechos como potencia soberana. Quería ver a Gran Bretaña disociarse de la oposición que esperaba de las potencias que habían impuesto el Tratado de Versalles a Alemania, y con este objetivo ya había iniciado negociaciones para un acuerdo naval con Gran Bretaña. Esperaba así poner fin también a la hostilidad política británica en el futuro, ya que una limitación del armamento naval así voluntariamente aceptada sería una prueba clara de que Alemania no tenía intención de atacar a Gran Bretaña. Posteriormente, este razonamiento del jefe de Estado resultó ser erróneo.

La hostilidad de Gran Bretaña hacia cualquier estado europeo siempre ha estado dictada por razones de poder mundial y comercio mundial, incluso cuando no se ha sentido amenazada en el mar por el adversario del momento. Ella*amour-propre,* su sentido de poder, su deseo de predominio económico, todos se unen en protesta si cualquier otro estado europeo parece estar a punto de volverse demasiado grande. De estas raíces ha surgido la tradicional política británica de equilibrio de poder. A pesar del Acuerdo Naval y la consiguiente limitación de armamento naval alemán, este mismo

Traducido por Otrebla 2001

La corriente de pensamiento prevaleció, como se verá, durante los años que siguieron a 1935.

Que los británicos debieran haber aceptado la oferta de Hitler en 1935 es fácilmente comprensible. Según el Acuerdo Naval Anglo-Alemán, a Alemania se le permitiría acumular hasta el 35 por ciento del tonelaje de los buques de guerra británicos, una condición que se aplicaba a cada clase de buque individualmente. Se hizo una excepción en el caso de los submarinos, en cuya categoría se nos permitiría el 45 por ciento, una cifra que, en determinadas circunstancias y tras un intercambio mutuo de opiniones, podría elevarse al 100 por ciento.

Calculado sobre la base de la fuerza de la Armada británica en 1935, esto significaba que se nos debería permitir este tonelaje en las diversas clases de barcos:

Buque de guerra ..	. .	184.000 toneladas
Cruceros pesados	. .	51.000 „
Cruceros ligeros	. .	67.000 ,,
Portaaviones	. .	47.000 ,,
Destructores ...	. .	52.000 ,,
U-boats (45 por ciento)		24.000 „

Al describir la tarea de formar un nuevo brazo de submarinos, la última cifra es importante: el 45 por ciento es el porcentaje más alto permitido de cualquier clase de barco, pero también representa el tonelaje más bajo. Eso se explica fácilmente. Debido a su posición geográfica como isla, la vida de Gran Bretaña depende de la importación de alimentos y materias primas del extranjero. Además, para la preservación de su imperio, las líneas de comunicación con sus posesiones en el extranjero siempre han sido de vital importancia. Por esa razón, la misión estratégica de la Armada británica se ha definido claramente durante siglos como la protección de estas líneas de comunicación marítimas. Sin embargo, esta protección solo la pueden proporcionar los buques de superficie y no los submarinos. El submarino es vulnerable cuando sale a la superficie, cuando se expone, por ejemplo, a disparos, es lento, está bajo en el agua con un campo de visión restringido, es obviamente inadecuado para deberes de protección de esta naturaleza. Por otro lado, es ideal como arma táctica de ofensiva. (Que quede claro que la frase 'arma ofensiva' dondequiera que aparezca en este libro, es

Traducido por Otrebla 2001

utilizado en un sentido puramente militar. No tiene nada que ver con la 'agresión' o 'una guerra de agresión' que son cuestiones políticas.) Por otra parte, como Gran Bretaña no tenía ningún adversario potencial, sobre cuyas líneas marítimas de comunicación se vería obligada en la guerra a lanzar submarinos a gran escala. ataques, obviamente no sintió la necesidad de un brazo submarino fuerte. Por lo tanto, su fuerza submarina en la década de 1930 era solo moderada, aproximadamente dos tercios de la de la Armada francesa. (En 1939, Gran Bretaña poseía 57 submarinos, Francia 78.) El brazo de submarinos desempeñaba sólo un papel secundario en la Armada británica. El consentimiento de Gran Bretaña a la posesión por parte de Alemania del 45 por ciento y, en determinadas circunstancias, del 100 por ciento del tonelaje de los submarinos británicos en lugar del 35 por ciento establecido para las otras categorías no equivalía, por tanto, a una concesión considerable. Por tanto, numéricamente hablando, el submarino no estaba destinado a convertirse en un factor significativo en la nueva flota equilibrada que iba a construir Alemania.

También hay un aspecto adicional que debe mencionarse. En Londres, en 1936, las potencias marítimas celebraron un tratado submarino que satisfizo todos los deseos británicos con respecto al uso de submarinos en la guerra. * Según este tratado, un submarino, al detener o hundir un buque mercante, debía actuar de la misma manera que un barco de superficie. El hecho de que el mercante llevara armas montadas `` con el único propósito de autodefensa '' no eximía al submarino de esta obligación, y se consideraba que el buque en cuestión aún conservaba su carácter pleno, según el derecho internacional, de buque mercante y s teniendo por tanto derecho a los grados adecuados de inmunidad. En la práctica, esto significaba que el submarino, actuando de acuerdo con la Ordenanza de premios, tendría que permanecer en la superficie mientras paraba y registraba a los mercantes.

* El Tratado Naval de Londres de 1930 no entró en vigor por su signatarios, ya que Italia y Francia se negaron a ratificarlo. Por esta razón, los firmantes del tratado de 1930 se reunieron nuevamente en Londres en 1936, con el fin de transformar el artículo 22 del tratado de 1930, que trataba de la guerra submarina, en un tratado independiente con el título de The London Submarine Agreement. Los términos de este último son:

ACUERDO SUBMARINO DE LONDRES

6 de noviembre de 1936

Arte. 22. Les dispositions suivantes sont acceptées comme règles établies du

Traducido por Otrebla 2001

Droit International:

1. Dans leur action à l'égard des navires de commerce, les sousmarins doivent se conformer aux règles du Droit International auxquelles sont soumis les bâtiments de guerre de surface.

2. En particulier, excepté dans le cas de refus persistant de s'arrêter après sommation régulière ou de résistance active à la visite, un navire de guerre qu'il soit bâtiment de surface ou sousmarin, ne peut couler ou rendre incapable de naviguer un navire de commerce sans avoir au préalable mis les passrs, l'équipage, et les papiers de bord en lieu sûr. A cet effet les embarcations du bord ne sont pas considérées comme un lieu sûr, à moins que la securité des passrs et de l'équipage ne soit assurée, compte tenu de l'état de la mer et des conditions atmosphériques, par la proximité de la terre ou la présence d'un autre bâtiment qui soit en mesure de les prendre à bord.

Si entonces estaba justificado, de acuerdo con las condiciones establecidas en la Ordenanza del Premio, al hundir el buque, primero se requería que el submarino tomara medidas para garantizar la seguridad de la compañía del buque. Como los botes salvavidas transportados por los mercantes no se consideraban adecuados para este fin en alta mar, se requirió que el submarino llevara a la tripulación a bordo o, dado que esto generalmente resultaría impracticable, que se abstuviera de hundir el barco.

Tras la firma del Acuerdo Naval Anglo-Alemán de 1935, Alemania también se convirtió, el 23 de noviembre de 1936, en signataria de este Protocolo Submarino. Esto redujo aún más el valor operativo del submarino.

Hay un tercer y último punto. Después de la Primera Guerra Mundial, los británicos habían escrito y publicado mucho sobre un nuevo aparato británico para la detección de un submarino sumergido: el Asdic, que, según se decía, podía localizar y señalar la posición de un submarino a una distancia de varios miles de metros, mediante ecos producidos con la ayuda de ondas sonoras. El submarino, por lo tanto, podría considerarse, en la opinión oficial británica, como un arma más o menos obsoleta, y los británicos no pensaron que otras naciones encontrarían que valdría la pena seguir construyéndolos.

Por estas razones también existían en la Armada de Alemania, en 1935, considerables dudas sobre el valor real de los nuevos submarinos, a pesar de los peligros obviamente aumentados del servicio en un submarino, la mayor medida de independencia de la que disfrutaban el brazo y la gloria intacta de los Uboats alemanes en la Primera Guerra Mundial todavía hacía atractivo el nuevo brazo a los ojos de oficiales, suboficiales y hombres jóvenes y celosos.

Traducido por Otrebla 2001

La situación material del nuevo brazo de submarinos era la siguiente: ya en 1932 el Alto Mando Naval había hecho preparativos para la reanudación de la construcción de submarinos, de modo que a principios de 1935, mientras se llevaban a cabo las negociaciones anglo-alemanas , ya estábamos en condiciones de depositar un cierto número de submarinos. Eran embarcaciones muy pequeñas de 250 toneladas. A finales de septiembre de 1935 había seis de ellos, *U-1* para *U-6,* en la Escuela Antisubmarina (que luego se convertiría en Escuela Submarina), al mando del Capitán Slevogt, quien de manera muy loable hizo pasar a las tripulaciones en su preparación técnica preliminar.

El 28 de septiembre de 1935, con tres buques más, *U-7, U-8* y *U-9* la primera flotilla operativa, la Flotilla Weddigen, se puso en servicio conmigo, un capitán, como comandante de la flotilla. Durante los próximos meses, otros nueve Uboats del mismo tipo, *U-10* para *Sub-18,* se unió a la flotilla.

Mi ingeniero de flotilla era el entonces capitán Thedsen. Conocí a Thedsen. En la Primera Guerra Mundial había sido ingeniero jefe en un submarino y de 1921 a 1923 había servido en el destructor G.8 que entonces comandaba. El Alto Mando Naval no pudo haber tomado una mejor decisión.

La elección de los capitanes y otros oficiales de la flotilla también se había hecho con mucho cuidado, y había muchos oficiales de primera clase entre ellos.

No necesito decir que, en lo que a mí respecta, me dediqué con toda la energía a mi mando a la tarea de construir con éxito el nuevo brazo de submarinos. En cuerpo y alma, volví a ser submarinista.

En cuanto al entrenamiento de esta primera flotilla de submarinos que poseíamos desde 1918, no había recibido ni órdenes, instrucciones ni orientación. Eso fue todo para bien y me alegré mucho. Tenía mis propias ideas sobre la formación de la flotilla y me había fijado unos objetivos fundamentales claramente definidos:

I. Quería imbuir a mis tripulaciones con entusiasmo y una fe total en su brazo e inculcarles un espíritu de disposición desinteresada para servir en él. Solo aquellos poseídos de tal espíritu podían esperar tener éxito en las sombrías realidades de la guerra submarina. La habilidad profesional por sí sola no sería suficiente. Una de las primeras cosas que tuve que hacer fue librar a mis tripulaciones del complejo siempre recurrente de que el submarino, gracias a los recientes desarrollos en la defensa antisubmarina británica, era un arma que había sido dominada.

Creí en los poderes de combate del submarino. Lo consideré, como siempre lo había considerado, como un arma ofensiva de primera clase en la guerra naval y como el mejor portador de torpedos posible.

Traducido por Otrebla 2001

2. Los submarinos tenían que ser entrenados en la medida de lo posible para las condiciones de guerra. I
Quería confrontar a mis tripulaciones de submarinos en tiempo de paz con todas las situaciones a las que podrían enfrentarse en la guerra, y hacerlo tan a fondo que cuando estas situaciones surgieran en la guerra, mis tripulaciones pudieran hacer frente a ellas.

3. Como el alcance al que debe disparar un submarino, tanto en superficie como en ataque de agua, coloqué el corto alcance de 600 yardas. A esa corta distancia, cualquier error menor en el disparo de un torpedo difícilmente podría tener ningún efecto y un disparo a esa distancia estaba destinado a dar en el blanco. Además, incluso si el barco atacado fuera consciente de la presencia del submarino por el disparo del torpedo, ya sería demasiado tarde para tomar una acción evasiva. Durante el verano de 1935, la escuela de submarinos había estado enseñando a las tripulaciones jóvenes que cuando un submarino descargaba sus torpedos sumergidos, debía hacerlo a una distancia de más de 3000 yardas del objetivo, para evitar ser detectado por los asdic británicos. aparato. Cuando asumí el mando de la Flotilla Weddigen a finales de septiembre de 1935, me opuse enérgicamente a esta concepción. No consideré que se hubiera probado el funcionamiento eficiente de Asdic, y en cualquier caso, no tenía ninguna intención de dejarme intimidar por las revelaciones británicas. La guerra fue para demostrar que tenía razón.

4. Consideré que el submarino era ideal como porta torpedos incluso de noche y en un ataque de superficie. La idea del Tirpitz, ya en 1900, de llevar el torpedo a un corto alcance mortal antes de su descarga, llevándolo en un pequeño bote torpedero con poca superestructura y, por lo tanto, una silueta muy pequeña y discreta, era una que ciertamente podría ponerse en práctica ahora con un submarino en la superficie. En el transcurso de décadas, las nuevas tareas y la intensificación del poder de combate del torpedero por ambos lados habían transformado el pequeño torpedero original, que era el portador de torpedos ideal para la implementación de la idea del Tirpitz, primero en en un torpedero y finalmente en un destructor de torpederos de tal tamaño y notoriedad que se había vuelto totalmente inadecuado para la presión de un ataque nocturno. Por otro lado, el submarino, del cual, prácticamente hablando, solo la torre de mando se elevaba sobre la superficie, era extremadamente difícil de detectar por la noche. Por esta razón, concedí una gran importancia al uso de submarinos, para ataques nocturnos en la superficie, empleando las reglas probadas de tácticas de torpederos que pudieran aplicarse.

5. El énfasis principal de todas mis apreciaciones, objetivos y consecuentes
Sin embargo, los métodos de entrenamiento debían basarse en consideraciones tácticas.
Y aquí se presentaron nuevos problemas para su solución.

una. Es esencial, en un ataque a cualquier objetivo dado, poder lograr la ataque con la mayor fuerza posible, en otras palabras, mediante

Traducido por Otrebla 2001

operación y liderazgo táctico, para traer varios submarinos para atacar simultáneamente el objetivo dado. Esto se aplica a cualquier ataque a un objetivo individual realmente valioso, pero se vuelve particularmente deseable en el caso de un ataque a una acumulación de objetivos, como una formación de buques de guerra o un convoy. Un objetivo masivo, entonces, debería ser atacado por submarinos masivos.

B. El submarino tiene un radio de visión muy restringido y es lento, incluso en la superficie. En términos de tiempo y espacio, puede cubrir solo un área comparativamente pequeña y, por lo tanto, no es adecuado para fines de reconocimiento. Entonces, tácticamente, debe actuar en cooperación con una rama de las fuerzas armadas más adecuada para las tareas de reconocimiento. Y para estos, el mejor instrumento es el avión.

Hasta ahora no se había desarrollado una solución práctica para ninguno de estos problemas, y el submarino siempre había operado solo.

Sin embargo, sobre la base de los principios enunciados anteriormente, a partir del 1 de octubre de 1935, emprendimos la tarea de entrenar a la Flotilla Weddigen.

El submarino tenía que estar igualmente en casa en la superficie y debajo de t, durante largos períodos a la vez en las extensiones más amplias posibles de mar abierto y en todos los climas. Nuestro objetivo, entonces, tenía que ser asegurar la completa aclimatación de las tripulaciones a la vida a bordo del barco, el completo conocimiento del mar en todas las condiciones y una precisión absoluta en la navegación, y particularmente en la navegación astronómica.

Cada parte del programa de formación se llevó a cabo de forma sistemática, constante y exhaustiva. El cronograma de seis meses se dividió en períodos graduados, cuyos detalles se dieron a conocer a las cuadrillas de antemano. Cada submarino, por ejemplo, tuvo que llevar a cabo sesenta y seis ataques de superficie y un número similar sumergido antes de proceder en diciembre de 1935 a su primera práctica de lanzamiento de torpedos.

La sección de preparación para la guerra del programa de entrenamiento cubría todos los aspectos posibles: conducta del barco en aguas enemigas; el problema de permanecer invisible: se requería que el comandante tratara de desarrollar una especie de sexto sentido con respecto a si había sido observado o no cuando estaba en la superficie; el estudio de la cuestión de cuándo sumergirse en la faz de una aeronave o embarcación de superficie avistada y cuándo estaba permitido permanecer en la superficie; el ataque invisible a la profundidad del periscopio y con un uso mínimo del periscopio, de noche aprovechando la luz de fondo, el viento y el mar para ofrecer la silueta más pequeña posible; los principios tácticos básicos,*p.ej* mantenimiento no observado del contacto y alcanzar una posición por delante del objetivo, el cambio de rutina diurna a rutina nocturna y viceversa; acción frente a la defensiva enemiga

Traducido por Otrebla 2001

acción, *p.ej* retirarse en la superficie o sumergido, cuándo permanecer a la profundidad del periscopio y retener el poder de observar, cuándo bucear y quedar ciego, cuándo retirarse sumergido a gran velocidad en un rumbo en zig-zag y cuándo deslizarse silenciosamente a baja velocidad; el control técnico del submarino y la técnica del buceo, a todas las profundidades, en todo momento y en condiciones lo más próximas a las de la guerra; superficie defensiva y disparos de AA antes de una inmersión de emergencia.

Tanto para Thedsen como para mí fue una tarea fascinante y gratificante. Los dos éramos los únicos oficiales del nuevo brazo de submarinos con experiencia en la guerra. En octubre de 1935 partimos hacia el mar en un submarino tras otro. Muy rápidamente, las tripulaciones de la Flotilla Weddigen adquirieron un feliz entusiasmo por su trabajo y por su rama del servicio. La forma sistemática y minuciosa en que se llevó a cabo el programa de formación, el hecho de que siempre estuviéramos en el mar, la sensación entre las propias tripulaciones de que la formación tenía sentido, que estaban mejorando y que su eficiencia iba en aumento, todo esto se combinaba muy bien. rápidamente para dar un gran impulso a los esfuerzos de la flotilla. Como yo mismo soy un defensor del contacto personal en el liderazgo, los equipos rápidamente me conocieron y en poco tiempo prevaleció un sentido de confianza mutua.

El brazo del submarino estaba imbuido de un buen espíritu que permaneció con él a medida que crecía en tamaño durante los años restantes de paz. Las últimas maniobras a gran escala —en el otoño de 1936, después de un año dedicado al entrenamiento de la Flotilla Weddigen, me habían designado oficial al mando de submarinos— en las que se esperaba que cada hombre desempeñara su papel en las pruebas y el desarrollo de táctica, siempre se llevaron a cabo con gran entusiasmo por todos los rangos.

Fue este buen espíritu el que más tarde, cuando llegó la guerra, llevó a la abnegada y valiente devoción al deber desplegada por las tripulaciones en una lucha amarga, implacable y exigente.

En 1957, un oficial que había sido uno de mis comandantes originales de submarinos en la Flotilla Weddigen, escribió la siguiente descripción de ese primer año de entrenamiento, 1935-1936:

Los conocimientos adquiridos durante este único año de entrenamiento intensivo, en el que las tripulaciones fueron puestas a prueba hasta los límites del esfuerzo humano, fue la base en lo que respecta a la elección de tipos, armamento y entrenamiento, sobre los cuales la futura estructura de la U- se construyó el brazo del barco.

En los años que siguieron, las tácticas se refinaron y modificaron.Cuando se hizo evidente que Gran Bretaña podría salir al campo contra nosotros, estas tácticas

Traducido por Otrebla 2001

tuvo que ser modificado para cumplir con las condiciones impuestas por la guerra en alta mar y la introducción del sistema de convoyes. Pero los principios se mantuvieron sin cambios.

La característica sobresaliente de este año de entrenamiento, 1935-1936, fue el hecho de que erradicó de las mentes de todos los comandantes y sus tripulaciones el complejo de inferioridad, que sin duda había prevalecido entre ellos, y la idea de que el submarino había sido dominado y vuelto impotente como instrumento de guerra por los recientes dispositivos antisubmarinos altamente desarrollados.

Eso, en mi opinión, es un resumen muy preciso del caso.

3. TÁCTICAS DE LOBO

Necesidad de una acción conjunta de los submarinos: evolución de las tácticas de la manada de lobos de los submarinos

- Problemas de control de operaciones y comunicaciones - Maniobras de las Fuerzas Armadas Alemanas en el Báltico 1937 - Ejercicios en el Atlántico - 1939 Mi libro describe problemas y tácticas - Sin embargo, la subestimación británica del brazo de los submarinos.

SOBRE EL TEMA de los problemas gemelos de la cooperación entre submarinos y aviones y entre submarinos y submarinos, hay más que decir. El primer problema se abordará en un capítulo posterior. En cuanto al segundo, uno de nuestros instintos más naturales es el deseo, si debemos luchar, de ser lo más fuertes posible, no de quedarnos para luchar solos, sino de buscar la ayuda de los demás. Por lo tanto, desde tiempos inmemoriales, los hombres siempre se han unido para luchar al unísono, o se han reunido bajo un liderazgo único y común.

En la Primera Guerra Mundial fue el submarino el que proporcionó la excepción más notable a esta regla fundamental. Operó y luchó solo. Las gravísimas desventajas inherentes a este método de guerra submarina se hicieron perfectamente obvias tan pronto como los británicos introdujeron el sistema de convoyes.

El capitán Bauer, que estaba entonces al mando de los submarinos que operaban bajo las órdenes del almirante al mando de la flota de alta mar, sugirió en la primavera de 1917 que el crucero submarino que estaba a punto de completarse debería ponerse a su disposición para que pudiera personalmente podría obtener alguna idea, desde una posición al oeste de Irlanda, de la forma en que podría ser posible algún tipo de acción conjunta de submarinos contra convoyes. Su sugerencia fue rechazada.

Como averigüé en 1939 (y más tarde en 1957), el comandante Rose y el comandante Otto Schultze también hicieron sugerencias en 1917 y 1918 para operaciones de submarinos trabajando juntos. Desafortunadamente, estas sugerencias e ideas no estuvieron disponibles durante la Primera Guerra Mundial para todos los que servían en el brazo de submarinos. Las flotillas de submarinos estaban bajo las órdenes de una variedad de

Traducido por Otrebla 2001

diferentes comandos con el resultado de que ideas como éstas no circularon por todo el servicio submarino, donde bien podrían haberse convertido en tema de mayor discusión y experimentación. Además, hay que añadir que, en su momento, se consideraron, con alguna justificación, como puramente teóricos y no en realidad una proposición práctica. Sea como fuere, el hecho es que la Primera Guerra Mundial no proporcionó una sola ocasión en la que ni siquiera dos Uboats operaran al unísono.

La campaña de submarinos alemanes se vio arruinada por la introducción del sistema de convoyes.

En 1935, cuando asumí el mando de la primera flotilla de submarinos, tenía muy claro, por tanto, que este problema del empleo de submarinos que operaban juntos tenía que resolverse. Cuando me convertí en Oficial Superior de Submarinos, recibí una asistencia excepcional a partir de 1938 en esto del Comandante (como era entonces) Godt, que entonces era mi Jefe de Estado Mayor y que luego se convirtió en el Director de mi Rama de Operaciones.

Para dar una idea de los problemas que surgieron cuando en 1935 comenzamos nuestro entrenamiento en cooperación submarina en la Flotilla Weddigen, quisiera citar dos memorandos. El primero fue escrito en ese momento por uno de mis comandantes de submarinos y el segundo lo escribí yo mismo en septiembre de 1946 en Nuremberg, como parte de las notas que estaba tomando sobre los acontecimientos destacados de los últimos años, mientras esperaba el veredicto en un juicio, cuyo resultado no fue posible prever.

Esto es lo que dijo mi comandante de submarino sobre los temas del entrenamiento táctico iniciado a fines de septiembre de 1935 por la Flotilla Weddigen:

Al mismo tiempo, el comandante de la flotilla describió el resultado de sus primeras deliberaciones sobre el tipo de tácticas de submarinos que teníamos que desarrollar. En el caso de una concentración en un objetivo individual, lo que se requería era cooperación táctica entre los submarinos, operando en un área restringida o teatro de operaciones. El objetivo sería localizar al enemigo, informar de su posición y atacarlo con el mayor número posible de submarinos.

A fines de 1935, entonces, vio el nacimiento de esas tácticas de manada de lobos que más tarde se perfeccionarían de una manera tan magistral. Pero entre el inicio y la perfección hubo muchas etapas. Para las tareas de reconocimiento y detección adoptamos las viejas tácticas de los botes torpederos como nuestro padrino. Se empezó organizando formaciones de reconocimiento o vigía. Cuando se avistó a un enemigo, el submarino hizo el avistamiento, habiendo señalado la presencia del enemigo, en

Traducido por Otrebla 2001

una vez atacado, seguido lo más rápido posible por los otros submarinos. Este método solo podría usarse contra un adversario de velocidad inferior a la nuestra. Por lo tanto, se complementó con la organización, detrás de la línea de exploración, de uno o más grupos cuya tarea sería operar contra cualquier enemigo cuya presencia se informara. Se probaron formaciones tácticas del más variado carácter en un gran número de ejercicios de entrenamiento y maniobras, y de ellas surgió finalmente una formación en una curva cóncava. En esto penetraría el enemigo, el submarino que lo avistó primero mantendría el contacto, mientras que los submarinos, en el borde más distante de la curva, actuarían como grupo de apoyo. Todas las lecciones aprendidas se incorporaron continuamente en órdenes tácticas mejoradas.

En septiembre de 1946 en Nuremberg, yo mismo escribí:

Un gran número de problemas individuales surgieron durante los experimentos y pruebas realizados en cooperación con submarinos. Surgieron principalmente en los siguientes campos:

una. El ejercicio del control.¿Hasta qué punto es posible ejercer el mando sobre un número de submarinos? ¿Es posible durante el ataque real o solo en la medida en que se garantice una acción coordinada antes del ataque? ¿Cuál es el equilibrio ideal entre el ejercicio del mando general y darle al submarino su independencia de acción? ¿Debe ejercer el mando una persona que se encuentre realmente en el mar? ¿En un submarino? ¿O en un barco de superficie? De todos modos, ¿es posible ejercer el mando desde un submarino? ¿Se puede ejercer el mando total o parcialmente desde la tierra? ¿Sería entonces necesario tener algún tipo de puesto de mando intermedio subordinado en el mar? Si es así, ¿dónde estaría la división de responsabilidades entre los dos?

B. Comunicaciones.¿Cómo se puede contactar a un submarino cuando sale a la superficie, cuando ¿Está a la profundidad del periscopio, cuando está completamente sumergido, desde otro submarino, desde un barco de superficie y desde una estación terrestre? ¿Qué medios de comunicación serán necesarios? ¿Qué longitudes de onda, cortas, largas, muy largas, deberían usarse? ¿Cuál sería su alcance, de día, de noche, en diferentes condiciones de mar y clima? ¿Qué hay de las condiciones de transmisión a bordo de un submarino? ¿Qué facilidades de transmisión y recepción debe tener un submarino para ejercer el mando? Toda la cuestión de transmitir, recibir y notificar señales de baliza. Elaboración de códigos y frases prácticos para ser utilizados en el paso de órdenes e informes.

Estos experimentos y pruebas también dieron lugar a un gran número de técnicas

Traducido por Otrebla 2001

problemas y la necesidad de mejorar los medios de transmisión y recepción de señales.

C. Táctico.¿Cómo deberían actuar los submarinos que operan juntos? Mientras se acerca su zona de operaciones deben proceder juntos y, de ser así, ¿cómo? ¿O deberían dividirse y, de ser así, en qué tipo de formación? ¿Cuáles son las mejores formaciones y movimientos para realizar un reconocimiento, para dar apoyo a otros grupos de reconocimiento o para que los submarinos se hagan cargo del reconocimiento de manera efectiva de esos otros grupos? ¿Qué formación deberían detallar los grupos de submarinos para realizar el uso de ataque: formación cerrada o extendida, y si es la última, deberían extenderse por el costado o hacia adelante y cuál debería ser la distancia entre los grupos y entre los submarinos individuales? ¿O deberían estar completamente divididos y, de ser así, cómo, en línea, en escalón o qué? ¿Cuántos submarinos se necesitan para asegurar el mantenimiento del contacto? ¿Deben y pueden estar destinados a esta tarea? ¿Cómo se efectuará el alivio? ¿Cuándo un submarino que mantiene el contacto estará en libertad de atacar? Y muchas más preguntas.

En conjunto, el contenido de estos dos memorandos ofrece, creo, una imagen precisa de los experimentos que llevamos a cabo y de los problemas a los que nos enfrentamos.

Las tácticas de los submarinos que operan al unísono se probaron por primera vez en ejercicios a gran escala en las 'Maniobras de las Fuerzas Armadas Alemanas' en el otoño de 1937. Como oficial al mando de los submarinos, estaba a bordo de un buque depósito de submarinos en Kiel, desde donde dirigí por radio las operaciones que realizaban Uboats en el Báltico. Su tarea era localizar, concentrar y atacar una formación enemiga y un convoy en algún lugar de alta mar al norte de las costas de Pomerania y Prusia Occidental y Oriental. La operación de poner en contacto a los submarinos concentrados con su objetivo se llevó a cabo con total e impresionante éxito. Después de nuevos ejercicios a gran escala en el Mar del Norte, en mayo de 1939 los submarinos llevaron a cabo un ejercicio de "tácticas de grupo" en el Atlántico al oeste de la península ibérica y el golfo de Vizcaya. Almirante Boehm, comandante de la flota, fue de gran ayuda para promover los objetivos del ejercicio y puso a mi disposición las naves de superficie necesarias. En julio de 1939 realicé un ejercicio similar en el Báltico en presencia del Comandante en Jefe de la Armada, el almirante Raeder. Todos estos ejercicios demostraron que habíamos desarrollado los principios correctos en nuestra solución del problema y que los detalles tácticos también estaban perfectamente claros, en la medida en que era posible aclarar los detalles tácticos en tiempo de paz.

Traducido por Otrebla 2001

Sin embargo, lo que no estaba claro era si sería posible dirigir las operaciones desde una gran distancia; ¿Sería posible, por ejemplo, controlar desde una base de operaciones las actividades de los submarinos que operan en el Atlántico? Por lo tanto, había considerado la posibilidad de realizar operaciones desde un puesto de mando en el mar y había previsto la construcción de un submarino de mando especial, equipado con los medios de comunicación necesarios y con alojamiento adecuado para el personal. Posteriormente, la guerra demostró que el control de las operaciones podía y debía ejercerse exclusivamente desde una base en tierra.

Las primeras órdenes de "tácticas de grupo" se redactaron ya en 1935 y, desde entonces, se mejoraron constantemente. Finalmente, cuando llegó la guerra, se incorporaron a*El manual para comandantes de submarinos.*

Durante los años 1935-1939, pensé que sería imposible mantener en secreto estas nuevas tácticas. Al probarlos, todas las formaciones de la Armada alemana habían participado en maniobras, cuyos detalles eran bien conocidos por miles de personas. En mi libro,*Muere U-Bootwaffe,* publicado en enero de 1939, admito que no di ninguna descripción de estas tácticas grupales, pero enfaticé más fuertemente, con palabras e ilustraciones, las ventajas que se obtendrían con los ataques nocturnos a la superficie de los submarinos. Ciertamente, esto no era un secreto para nadie, ya que los submarinos habían realizado tales ataques hacia el final de la Primera Guerra Mundial. Por lo tanto, me sorprendió aún más descubrir, cuando llegó la guerra, que los británicos al principio no estaban completamente preparados contra el ataque de superficie de los submarinos y las tácticas de grupo. El capitán Roskill escribe:

Se ha dicho cómo los meses de junio a octubre marcaron los grandes éxitos logrados por los comandantes de submarinos individuales. Mientras la fuerza del enemigo en los submarinos siguiera siendo pequeña, no tuvo más remedio que permitir que cada barco funcionara por sí mismo, lo mejor que pudiera su comandante. U-boats trabajando juntos. Había estado esperando durante mucho tiempo la oportunidad de hacer este cambio de táctica, y el 'lobo'. packs ', como se les llegó a llamar, se introdujeron gradualmente entre octubre de 1940 y marzo de 1941. El cambio nos tomó por sorpresa ... Pero el desarrollo fue, desde el punto de vista británico, lleno de las más graves implicaciones desde que el enemigo había adoptado una forma de ataque que no habíamos previsto y contra la cual no se habían preparado contramedidas tácticas ni técnicas. [Roskill, vol. 1, págs. 354–5.]

El capitán Roskill continúa explicando cómo fue que estas 'manadas de lobos

Traducido por Otrebla 2001

tácticas 'fue una sorpresa. En la Armada británica, dice, se han llevado a cabo experimentos de ataques nocturnos en superficie por submarinos entre guerras, pero como regla general el énfasis se había concentrado en los ataques submarinos, con el resultado de que la Armada Real había ' concentró sus energías y atención en poder repeler los ataques de los submarinos sumergidos '. Los británicos habían desarrollado el aparato Asdic, que operaba bajo el agua mediante ondas sonoras y con el que se podía detectar un submarino sumergido, y tenían una gran fe en el dispositivo. En consecuencia, en 1937 el Almirantazgo informó al Comité Asesor de Defensa Marítima que "el submarino nunca más será capaz de confrontarnos con el problema al que nos enfrentamos en 1917".

Gracias a la posesión de estos dispositivos antisubmarinos que funcionaban bajo el agua, la Armada británica entre las guerras realmente había perdido de vista la amenaza de los submarinos y había subestimado su importancia. Sin embargo, aparte de estas consideraciones, me parece que la tendencia básica del pensamiento en el Almirantazgo británico entre guerras, que sale a la luz en el siguiente párrafo del primer volumen de Roskill, es particularmente relevante: Roskill escribe:

El lector, naturalmente, se preguntará por qué no se previó el empleo por parte del enemigo de tales tácticas, y por qué habíamos concentrado nuestras energías y atención en hacer frente a los ataques de submarinos sumergidos únicamente. Cuando se revisa el entrenamiento y el pensamiento naval británico en los años entre guerras, parece que ambos se concentraron en la conducta de los barcos de superficie en acción con unidades enemigas similares y que la defensa también se consideró principalmente desde el punto de vista del ataque del enemigo. Unidades de superficie. La declaración hecha por el Primer Lord del Mar, en agosto de 1939, a sus colegas del Comité de Jefe de Estado Mayor, sobre la posible amenaza a nuestro comercio de los buques de guerra de asalto del enemigo, indica hasta qué punto este aspecto dominaba el pensamiento naval antes de la guerra. [Roskill, vol. 1, pág. 355.]

Esta línea de pensamiento me parece significativa y, por lo tanto, digna de mención, porque se aplica no solo a la Armada británica sino a todas las armadas. Muestra lo difícil que es para un oficial naval que ha sido educado y entrenado para la guerra de superficie apreciar y asimilar claramente la importancia de cualquier otro método de lucha, como la guerra submarina. Desde el punto de vista humano, esto es fácilmente comprensible, ya que vive en la atmósfera de su propio tipo de guerra, y si es enérgico y entusiasta en su trabajo, concentra todo su pensamiento en aquellos medios que le permitirán ganar. el compromiso de la superficie él

Traducido por Otrebla 2001

busca, y deposita sus esperanzas en ellos y cree en ellos. Es por esta razón que la importancia del submarino no ha sido plenamente apreciada por las armadas del mundo, o ha sido apreciada demasiado tarde incluso por la Armada británica, como lo demuestran la Segunda Guerra Mundial y la cita anterior. A pesar del hecho de que los submarinos alemanes en la Primera Guerra Mundial enfrentaron a Gran Bretaña con la mayor crisis de su historia.

Ciertos departamentos de la Armada alemana y los líderes del Estado alemán tampoco pudieron apreciar en la Segunda Guerra Mundial, plenamente y a tiempo, la importancia del brazo de submarinos, y tardaron en poner a disposición los medios que eran esenciales. para su posterior desarrollo. Ésa es la tragedia de los submarinos alemanes en la Segunda Guerra Mundial, y tendré más que decir al respecto más adelante.

Traducido por Otrebla 2001

4. POLÍTICA DE CONSTRUCCIÓN DE U-BOAT 1935-1939

Exigencias del Tratado Naval Anglo-Alemán — qué tipo de submarino construir — barcos grandes no realmente ventajosos — la media dorada, tamaño mediano — recomiendo que se desarrolle el Tipo VII — conflicto con el Alto Mando Naval — mis recomendaciones para enfrentar una guerra creciente crisis — preparativos británicos, sistema de convoyes que se utilizará — mi entrenamiento de manada de lobos justificado.

LA DECISIÓN sobre qué buques se construirán para cualquier armada recae, y siempre debe descansar, en el comandante supremo de la armada en cuestión. El comandante supremo responsable solo tiene el contacto necesario con el gobierno y él solo en la marina es informado por el gobierno sobre la situación política. Conoce, por tanto, a los adversarios potenciales contra los que su armada puede verse obligada a combatir y, en consecuencia, está en condiciones de llegar a las conclusiones estratégicas adecuadas.

Desde este punto de vista, la cuestión principal es la determinación de tareas estratégicas. Una vez resueltos, surge una segunda pregunta fundamental: ¿qué medios se requieren para llevar a cabo estas tareas? Una vez formuladas con claridad las respuestas a estas dos preguntas, se deben crear los medios que se decidan, independientemente de las lealtades tradicionales o las diferentes concepciones que puedan existir, ya sea en la armada del país de que se trate o en las de cualquier otra potencia.

El Acuerdo Naval Anglo-Alemán de 1935, que se había hecho por razones políticas y era un paso puramente político, diseñado para allanar el camino para una política común con Gran Bretaña, fijó la fuerza de las fuerzas navales alemanas, tanto en tonelaje total como dentro del varias categorías de buques, el 35 por ciento del de la Armada Británica. Al hacerlo, alivió al Alto Mando Naval alemán de la obligación de examinar y responder, en lo que respecta a Gran Bretaña, la primera de las dos preguntas fundamentales mencionadas anteriormente. Gran Bretaña, en las circunstancias,

Traducido por Otrebla 2001

posiblemente no podría incluirse en el número de adversarios potenciales. El principio en el que se basaba el acuerdo era que la Armada alemana debería ser un factor de poder político en la paz y en la guerra debería estar en condiciones de entablar combate con cualquier armada continental. Es obvio que, con esta premisa, cualquier examen de las tareas estratégicas que la Marina podría tener que cumplir se vio obstaculizado por muchas dudas e incertidumbres. ¿Era, por ejemplo, incluso imaginable, desde el punto de vista político, que Alemania pudiera librar una guerra contra un estado continental sin la intervención del poder marítimo británico?

En cuanto a la respuesta a la segunda pregunta fundamental, en cuanto a las fuerzas que serían necesarias para llevar a cabo las tareas estratégicas asignadas a la Armada Alemana en caso de guerra con una potencia continental, ese Servicio ya estaba obligado por los porcentajes, vis frente a la fuerza británica, establecida en el Acuerdo Naval para todas las categorías de buques. Sin embargo, dentro de cada categoría en sí, teníamos las manos libres sobre el tipo de barco que construimos.

Aunque la decisión sobre los buques a construir debe recaer siempre en el Comandante en Jefe, en la práctica siempre consultará con las ramas operativas del servicio antes de tomar su decisión final.

Esto lo hizo el Comandante en Jefe alemán en un grado tal vez más de lo habitual en el caso de los submarinos, y por dos razones. En primer lugar, después de la larga pausa de diecisiete años, todo el tema de los submarinos era en muchos de sus aspectos un libro completamente cerrado, técnicamente, para la Armada alemana en general; en segundo lugar, el Comandante en Jefe personalmente concedió gran importancia a escuchar las opiniones que tenían los hombres que servirían en ellos sobre el diseño y la construcción de los submarinos. Hasta qué punto, si es que he podido, yo mismo pude ejercer alguna influencia en sus decisiones finales se hará evidente en las páginas que siguen.

A juzgar por las experiencias de la Primera Guerra Mundial y por los estándares técnicos y de armamento que prevalecían en ese momento, el valor táctico y operativo de el submarino entre las dos guerras se puede resumir así:[1]

El submarino era un porta torpedos de primera clase, pero una plataforma de armas muy pobre. Su bajo francobordo y su campo de visión restringido lo convertían en un medio inadecuado para el uso de armas de fuego.

Para la colocación de minas era muy adecuado, ya que podía penetrar sin ser visto en las aguas costeras del enemigo donde el tráfico marítimo es más pesado y, sin ser observado y sin haber despertado sospecha alguna de que se habían colocado minas, podría volver a escabullirse.

Traducido por Otrebla 2001

En comparación con todos los demás tipos de barcos de superficie, el submarino era lento y, por lo tanto, no era adecuado para una acción conjunta con ellos; aparte de eso, debido a su restringido campo de visión, no era útil para fines de reconocimiento.

Al decidir el tipo de submarino que se construirá, también se tuvieron en cuenta las siguientes consideraciones. El submarino es la única clase de buque de guerra al que se recurre sólo en las ocasiones más raras y excepcionales para luchar contra uno de su propia clase. La cuestión de la fuerza del correspondiente tipo de buque poseído por un adversario potencial, que juega un papel tan importante en el diseño y construcción de todos los demás tipos de buques de guerra, no tiene por tanto ninguna importancia a la hora de decidir el tamaño y la lucha. poder de un submarino. Por tanto, el tipo de submarino puede elegirse sin tener en cuenta el tamaño de los submarinos que posea cualquier otra armada. No hay necesidad de que el submarino participe en la 'intensificación' mutua —por parte de todas las armadas— del tamaño de los diversos tipos de buques de guerra de superficie,

En las pocas armadas en las que se ha incrementado así el tamaño del submarino, el deseo muy natural de poseer buques de guerra cada vez más grandes y poderosos de todo tipo puede haber resultado ser una tentación demasiado fuerte para resistir. Sin embargo, la decisión de aumentar el tamaño es incorrecta. El poder de combate de un submarino no aumenta, como lo hace en el caso de otros buques de guerra, en proporción al aumento de su tamaño. Por el contrario, muchas de las características de las que el submarino obtiene su propio valor particular como unidad de combate tienden a disminuir en valor una vez que se sobrepasa un cierto tamaño. Se aumenta el tiempo que requiere para bucear desde la superficie hasta una profundidad segura. Sumergirse se convierte en una operación más difícil, una inclinación hacia abajo demasiado pronunciada aumenta los peligros, porque la mayor eslora de un barco grande aumenta mucho la tendencia a hundirse por la proa. Lo mismo se aplica cuando el submarino está sumergido; toda la técnica de sumergir y emerger se vuelve más complicada y, para el ingeniero jefe, el oficial técnico responsable, más llena de imponderables. Un submarino grande es más difícil de disparar a la profundidad del periscopio que uno más pequeño, porque, debido a su mayor longitud, es más probable que se hunda por la proa o por la popa y, en consecuencia, rompa la superficie. Esto se aplica particularmente a un submarino que avanza a la profundidad del periscopio con mal tiempo o con oleaje, en otras palabras, siempre que esté en alta mar. para el ingeniero jefe, el técnico responsable, más lleno de imponderables. Un submarino grande es más difícil de estallar a la profundidad del periscopio que uno más pequeño, porque, debido a su mayor longitud, es más probable que se hunda por la proa o por la popa y, en consecuencia, rompa la superficie. Esto se aplica particularmente a un submarino que avanza a la profundidad del periscopio con mal tiempo o con oleaje, en otras palabras, siempre que esté en alta mar. para el ingeniero jefe, el técnico responsable, más lleno de imponderables. Un submarino grande es más difícil de disparar a la profundidad del periscopio que uno más pequeño, porque, debido a su mayor longitud, es más probable que se hunda por la proa o por la popa y, en consecuencia, rompa la superficie. Esto se aplica particularmente a un submarino que avanza a la profundidad del periscopio con mal tiempo o con oleaje, en otras palabras, siempre que esté en alta mar.

Además, cuanto más grande es la embarcación, menos manejable y menos fácil de maniobrar se vuelve; tanto en la superficie como sumergida, tiene un mayor radio de giro y, por lo tanto, requiere más tiempo para girar en cualquier ángulo dado. Por otra parte, es más lento y más torpe que una pequeña embarcación seguir el rápido cambio

Traducido por Otrebla 2001

fases de un enfrentamiento, una desventaja particularmente seria cuando se trata de operaciones nocturnas. Finalmente, la embarcación más grande ofrece una silueta más grande y, por lo tanto, es más probable que se descubra.

Por otro lado, el buque más grande puede, por supuesto, llevar más armas, provisiones y combustible, y por lo tanto aumenta su radio de acción y mejoran las comodidades de la vida a bordo. Estas consideraciones pueden en algunas armadas haber operado a favor de la decisión de aumentar el tamaño de sus submarinos. A este respecto, sin embargo, también debe tenerse en cuenta que incluso con mejores condiciones de vida, la eficiencia física de la tripulación de un submarino no es ilimitada y, en promedio, es necesario un período de descanso y recuperación después de una patrulla de dos meses. Por tanto, se descuenta un poco el valor de un radio de acción muy grande.

La consideración de todos estos factores abrió un campo de elección muy amplio en cuanto al mejor tipo de submarino a adoptar. Nuestra tarea consistía en encontrar ese compromiso entre las demandas en conflicto —de eficiencia técnica, facilidad de uso en el buceo y la superficie, de discreción y facilidad de manejo por un lado y de radio de acción por el otro— que se adaptara mejor a la situación los requisitos de cualquier operación que pudiéramos ser llamados a realizar
emprender. La media dorada parecía ser un submarino de unas 500 toneladas.[2]

Teniendo en cuenta las características del submarino, hay a favor de un buque mediano de este tamaño el hecho muy simple pero muy importante de que si un número de posiciones seleccionadas en el mar están ocupadas por un submarino de este tipo, hay muchas más posibilidades de poder encontrar y atacar al enemigo de lo que hay si solo una de estas posiciones seleccionadas está ocupada, aunque sea por un submarino mucho más grande y poderoso. Esta máxima muy simple no siempre se aplica a los barcos de superficie. En cualquier caso, el radio de reconocimiento de un submarino es muy limitado y el empleo de un tipo más grande le añade poco o nada.

La cuestión se vuelve muy importante cuando el tonelaje total disponible para la construcción de submarinos está restringido, quizás por tratado, y cuando, por lo tanto, se convierte en una cuestión de utilizar el tonelaje permitido de la mejor manera posible. En tales circunstancias, es mucho mejor, por ejemplo, construir cuatro barcos de 500 toneladas que uno de 2000 toneladas.

En el verano de 1935, la Armada de Alemania tenía los siguientes submarinos ya terminados o en construcción:

I. Doce submarinos tipo II. Aproximadamente 250 toneladas (Washington desplazamiento); tres tubos de proa para torpedos; velocidad en superficie de 12 a 13 nudos; radio

Traducido por Otrebla 2001

de acción 3,100 millas. Un recipiente muy sencillo y exitoso, pero muy pequeño.

2. Dos tipos es. 712 toneladas; cuatro tubos de torpedo de proa y dos de popa; orino en superficie 17 nudos; radio de acción 7,900 millas. Un tipo no muy satisfactorio: al bucear rápidamente se inclinaba peligrosamente hacia la proa y exigía un manejo muy experto.

3. Diez tipos VII. Aproximadamente 500 toneladas; cuatro de proa y una bocina; velocidad de superficie 16 nudos; Radio de acción 6.200 millas. Un tipo excelente.

En 1936, estos eran mis puntos de vista sobre la cuestión de la construcción de submarinos:

No se debe construir más Tipo II, como el compuesto por la Flotilla Weddigen. El tipo era demasiado débil en cuanto a armamento, radio de acción y velocidad.

Debería descartarse una nueva construcción del Tipo I, dada la dificultad de su manejo. Quedaba, entonces, el Tipo VII. Este tipo había sido desarrollado a partir del antiguo Tipo BIII de la Primera Guerra Mundial por dos constructores de submarinos de primera clase, Schuerer, responsable del casco y Broeking, que diseñó los motores. Pruebas exhaustivas, seguidas de pruebas prácticas, demostraron muy rápidamente que era un barco confiable, fácil y seguro de manejar.

Por su tamaño, tenía el mayor poder de combate posible. Aunque sólo pesaba 500 toneladas (según cálculos de Washington) con sus cuatro tubos de torpedos de proa y uno en la popa, podía transportar doce o catorce torpedos. Su tiempo de inmersión fue de 20 segundos; se comportó muy bien bajo el agua; y fue relativamente rápido: 16 nudos - y práctico en la superficie. Su debilidad radicaba en el hecho de que sólo podía transportar 67 toneladas de fueloil y que su radio de acción, 6.200 millas, era demasiado pequeño. Aun así, me pareció que el tipo estaba muy cerca de satisfacer todas nuestras demandas un tanto conflictivas, y sentí que, si agregando solo un poco a su tamaño, podríamos aumentar materialmente la cantidad de combustible que podía transportar y así darle un radio de acción mayor, se convertiría en el submarino ideal para nuestros propósitos. Mi ingeniero jefe, Thedsen, presentó una sugerencia muy práctica. Mediante el uso hábil del espacio disponible en el diseño tal como estaba, y al aumentar su tamaño en solo 17 toneladas, de acuerdo con las reglas de Washington, aumentó la cantidad de fueloil que podía transportar a 108 toneladas, lo que le dio un radio de acción. de 8.700 millas. Este se convirtió en el Tipo VIIb: 517 toneladas.

Mientras tanto, en 1936 y 1937, las nuevas tácticas de grupo o manada de lobos habían ido tomando forma más definida. En esencia, consistían en una serie de movimientos, llevados a cabo en una formación táctica en la superficie, diseñados para encontrar al enemigo, mantener el contacto con él y luego traer otros submarinos para un ataque conjunto.

Traducido por Otrebla 2001

que tenía que coordinarse en la medida de lo posible y entregarse principalmente en la superficie por la noche. También para esta cooperación táctica, el práctico y rápido Type VII era particularmente adecuado. En la primavera de 1937 presenté dos propuestas al Alto Mando Naval:

1. Que el ligero aumento propuesto en el tamaño del Tipo VII sugerido por Thedsen para mejorar su capacidad de fueloil sea aceptado y que nos concentremos principalmente en la construcción de este Tipo VII modificado, asignándole las tres cuartas partes del tonelaje disponible bajo el Acuerdo Naval Anglo-Alemán para la construcción de submarinos.

2. El cuarto restante del tonelaje disponible se dedicará a la construcción. de un submarino de unas 740 toneladas con un amplio radio de acción de entre doce y trece mil millas para operaciones independientes muy lejanas.

El Alto Mando Naval, sin embargo, tenía otras ideas. El argumento táctico y operativo subyacente en el que se basaban estas ideas era la creencia, generalmente sostenida en el Alto Mando Naval, de que en cualquier guerra futura, el submarino volvería a ser llamado para operar y luchar solo. Las propuestas de tácticas grupales que había desarrollado fueron rechazadas por oficiales que ocupaban puestos importantes en el Alto Mando Naval con el argumento de que su uso en acción implicaría romper demasiado el silencio inalámbrico, lo que a su vez permitiría al enemigo localizar el U- barcos y señalar su posición. Yo, por otro lado,

A pesar de las objeciones que había planteado, el Alto Mando Naval adoptó la opinión de que era particularmente necesario construir submarinos realmente grandes, U-cruceros de unas 2.000 toneladas, con un amplio radio de acción, amplio espacio de almacenamiento para torpedos y, sobre todo, una embarcación bien preparada para librar un tiroteo en la superficie. Estos cruceros, afirmó el Alto Mando, deberían ocupar el primer lugar en la lista de prioridades de construcción.

Estos puntos de vista contradictorios sobre el uso y manejo táctico del brazo de submarinos en la guerra, y la consiguiente divergencia de opiniones en cuanto al programa de construcción más ventajoso que se adoptará, persistieron durante varios años después de 1935. Como resultado, el Comandante en Jefe -El jefe, sintiendo que el tema no había sido aclarado de manera satisfactoria, decidió posponer la toma de cualquier decisión con respecto a

Traducido por Otrebla 2001

nuestro programa de construcción de submarinos. Los resultados de esta decisión se reflejan en la entrega año a año de submarinos a la Armada alemana:

1935	.. ..	14 U-boats
1936	.. ..	21 ,,
1937	.. ..	1 U-boat
1938	.. ..	9 U-boats
1939	.. ..	18 ,,

A finales de 1937 y a lo largo de 1938 y 1939, esta divergencia de opiniones entre el Alto Mando Naval y el Oficial al mando de los submarinos se hizo cada vez más aguda. Me incliné cada vez más a la opinión de que la política de Hitler y el consiguiente crecimiento constante del poder alemán debían, a pesar del Acuerdo Naval, provocar inevitablemente una actitud de hostilidad en Gran Bretaña. No podía creer que Gran Bretaña, que desde los acontecimientos de septiembre

2, 1870,[3] invariablemente se había opuesto a cualquier aumento del poder alemán, permanecería quieto e indiferente a nuestra actual fuerza cada vez mayor. Por lo tanto, creí que la guerra con Gran Bretaña pronto estaría sobre nosotros y presioné con creciente vehemencia para que se acelerara el programa de construcción de submarinos alemanes. El entrenamiento de mis flotillas de submarinos se basó, lógicamente, en las convicciones que tenía, y comencé a trasladar el lugar de los ejercicios en el uso de tácticas grupales contra un convoy en la medida de lo posible a alta mar y con preferencia. al Atlántico. Una solicitud a fines de 1937 de que se me permitiera ir al Atlántico con el buque de depósito submarino Saar, los Uboats de 500 toneladas y *U-25* y *U-26,* los dos grandes buques Tipo I, para realizar un ejercicio de este tipo fue rechazado sobre la base de que los directores de la política alemana no estaban dispuestos a complicar más las cosas durante la Guerra Civil española colocando, en palabras del propio Hitler, 'una pantalla de U- barcos en el Atlántico '.

Los ejercicios que realicé durante 1937 dentro de los límites de mi propio mando demostraron muy rápidamente que la conducción de tácticas grupales en alta mar no era práctica sin un buque del cuartel general, especialmente equipado con los medios de comunicación necesarios. Sin embargo, cuando solicité un buque de este tipo, el Alto Mando Naval, adhiriendo a su convicción de que en cualquier guerra venidera el submarino volvería a operar y luchar solo, rechazó mi solicitud: fue solo cuando el Comandante en Jefe intervino personalmente en mi nombre que me asignaron el *Erwin Wassner* como mi nave de la sede.

En 1938 el estado de aguda tensión política justificó, en mi opinión, la

Traducido por Otrebla 2001

presentación de la siguiente sugerencia al Alto Mando Naval:

Propongo que una flotilla de submarinos debería estar estacionada en el extranjero ahora, mientras todavía estamos en paz. Una flotilla así estacionada podría ejercer una influencia político-militar restrictiva mientras dure la paz y, en caso de estallar la guerra, estaría admirablemente colocada para asestar un rayo en las importantes líneas de comunicación del enemigo.

En cuanto a la puesta en práctica de este plan, hice las siguientes sugerencias:

1. La introducción de un período de entrenamiento de tres años para el brazo de submarinos, en que el primer año se dedicaría a la formación individual, el segundo a la formación y maniobras colectivas, mientras que el tercer año se pasaría en una estación en el extranjero.

2. La preparación de dos barcos de reparación para acompañar a las flotillas y sus Depósito de buques en el extranjero.

En el invierno de 1938-1939, realicé un juego de guerra para examinar, con especial referencia a las operaciones en el Atlántico abierto, toda la cuestión del mando y organización de tácticas de grupo, la ubicación de los convoyes enemigos y la concentración de más submarinos para el ataque final. . No se impusieron restricciones a ninguno de los lados y el oficial a cargo de los convoyes tenía todo el Atlántico a su disposición y estaba en libertad de seleccionar los rumbos seguidos por sus diversos convoyes.

Los puntos que surgieron de este juego de guerra se pueden resumir de la siguiente manera:

1. Si, como supuse, el enemigo organizó a sus mercantes en escolta convoyes, deberíamos requerir al menos trescientos submarinos operativos para poder librar la guerra con éxito contra su envío. Al llegar a esta cifra, supuse que en un momento dado cien submarinos estarían en el puerto para su revisión y para dar a sus tripulaciones un período de descanso, otros cien estarían en camino hacia o desde el teatro de operaciones, y los cien restantes participarán activamente en operaciones contra el enemigo. Sin embargo, dado este total, creí que podría lograr un éxito decisivo.

2. Control total de los submarinos en el teatro de operaciones y la conducta de sus operaciones conjuntas por parte del oficial al mando de submarinos desde su puesto de mando en tierra no parecía factible. Además, sentí que su "conocimiento sobre el terreno", en particular en lo que respecta al grado de resistencia del enemigo y el viento y las condiciones meteorológicas reinantes, sería demasiado escaso. Yo en consecuencia

Traducido por Otrebla 2001

llegó a la conclusión de que la amplia organización operativa y táctica de los submarinos en su búsqueda de convoyes debería ser dirigida por el oficial al mando de los submarinos, pero que el mando de la operación real debería delegarse a un comandante subordinado en un U -Barco situado a cierta distancia del enemigo y que permanece lo más lejos posible en la superficie.

Por tanto, insistí en que cierto número de submarinos en construcción deberían estar equipados con medios de comunicación especialmente eficaces que les permitieran ser utilizados como barcos de mando.

3. Con el número de submarinos ya disponibles y con las adiciones que, de acuerdo con las prioridades de construcción prevalecientes y la velocidad de construcción, podríamos esperar recibir, no deberíamos, durante los próximos años, estar en posición de infligir nada más que 'algunos pinchazos' en una guerra contra la navegación mercante.

Incorporé las conclusiones a las que había llegado como resultado de este juego de guerra en un memorando que presenté al entonces Almirante Comandante de la Flota, Almirante Boehm y al Comandante en Jefe de la Armada. El primero se manifestó en apoyo firme e inequívoco de mis argumentos.

El principio básico sobre el que se llevó a cabo el juego de guerra fue mi creencia de que el enemigo introduciría de inmediato el sistema de convoyes, a pesar del Acuerdo Submarino de 1936. Esta creencia no se mantuvo en general. Una estricta adherencia a las disposiciones del Acuerdo Submarino hizo innecesaria la introducción de un sistema de convoyes, ya que, en virtud de ellas, se exigiría que los submarinos se adhirieran estrictamente a la Ordenanza de presas, incluso cuando se tratara de buques que llevaran cañones 'únicamente para el propósito de la autodefensa '. Pero con la mejor voluntad del mundo, realmente no podía creer que los buques mercantes del enemigo actuaran estrictamente de acuerdo con las condiciones del Acuerdo y se comportaran como cargueros pacíficos y se dejaran hundir por un oponente tan vulnerable como un submarino en de cerca y en la superficie, sin informar de su presencia o, de hecho, sin disparar un tiro en defensa propia. En cualquier caso, el significado de la frase "únicamente con fines de legítima defensa" es, desde un punto de vista militar, nebuloso en extremo. ¿En qué etapa del procedimiento entra en vigor? ¿Cuándo un submarino propone hundir un buque en condiciones en las que tiene derecho a hacerlo en virtud de la Ordenanza sobre premios? ¿O se considera que surge un estado de "únicamente en defensa propia" tan pronto como se avista un submarino? En la práctica, estas disposiciones del acuerdo carecían de sentido. ¿En qué etapa del procedimiento entra en vigor? ¿Cuándo un submarino propone hundir un buque en condiciones en las que tiene derecho a hacerlo en virtud de la Ordenanza sobre premios? ¿O se considera que surge un estado de "únicamente en defensa propia" tan pronto como se avista un submarino? En la práctica, estas disposiciones del acuerdo carecían de sentido. ¿En qué etapa del procedimiento entra en vigor? ¿Cuándo un submarino propone hundir un buque en condiciones en las que tiene derecho a hacerlo en virtud de la Ordenanza sobre premios? ¿O se considera que surge un estado de "únicamente en defensa propia" tan pronto como se avista un submarino? En la práctica, estas disposiciones del acuerdo carecían de sentido.

Mientras tanto, es de interés notar la forma en que, en el mismo momento, la cuestión de la adhesión a las disposiciones del Acuerdo Submarino de 1936

Traducido por Otrebla 2001

y en Gran Bretaña se estaba considerando la posible necesidad de introducir un sistema de convoyes. En 1937 tuvo lugar una conferencia entre el Ministerio del Aire y el Almirantazgo británico para discutir las mejores formas de proteger el comercio británico en la guerra. El Almirantazgo creía que tanto el submarino como la amenaza aérea podrían contrarrestarse con una introducción temprana del sistema de convoyes. El Ministerio del Aire, por otro lado, temía que la concentración de barcos en un convoy ofreciera un objetivo excelente para el ataque aéreo enemigo y que se produjese una gran pérdida de barcos.

El Almirantazgo opinaba que los buques de guerra que escoltaban un convoy serían bastante capaces de proteger a sus cargas, con Asdic contra el ataque de los submarinos y con su armamento antiaéreo contra los ataques aéreos. En ambos puntos, el Ministerio del Aire se mantuvo escéptico.

En un punto, sin embargo, ambas partes estuvieron de acuerdo, y su conclusión fue aceptada por el Comité de Defensa Imperial el 2 de diciembre de 1937, que dictaminó: Es probable que en una guerra nuestro propio barco mercante sea sometido a un ataque irrestricto tanto por parte de U -Barcos y desde el aire. Se introducirá el sistema de convoyes.

En el *Manual de Defensa de la Navegación Mercante, 1938,* el Almirantazgo británico dio instrucciones al servicio mercante de que la posición de cualquier submarino debía ser informada por radio tan pronto como fuera avistada, "incorporando así el servicio mercante en el sistema de alerta del Servicio de Inteligencia Naval". [Roskill, vol. Yo, p. 103.]

Estas instrucciones eran contrarias al sentido de las disposiciones del Acuerdo Submarino de 1936, que prohíbe a un buque mercante participar de cualquier forma en actividades bélicas. También prueban que, incluso antes de que llegara la guerra, Gran Bretaña no tenía intención de adherirse a las disposiciones del acuerdo.

Bajo la autoridad de este mismo Manual, los buques mercantes británicos fueron armados poco después del estallido de la guerra. Cualquier ilusión que pudiera haber existido con respecto al uso que se daría a estas armas, montadas "únicamente con el propósito de defenderse", se hizo añicos rápidamente tan pronto como comenzó la guerra. En un gran número de casos, los mercantes abrieron fuego tan pronto como avistaron el submarino. Tendré más que decir sobre el tema cuando pase a los acontecimientos de los primeros meses de la guerra.

Sin embargo, deseo dejar un punto muy claro aquí y ahora. Ya en 1938, Gran Bretaña emitió instrucciones que eran una contravención del Acuerdo Submarino, y ya en 1937 ya había decidido introducir el sistema de convoyes en caso de guerra. En otras palabras, ella no consideró la adherencia

Traducido por Otrebla 2001

Traducido del inglés al español - www.onlinedoctranslator.com

a las disposiciones del Acuerdo Submarino de 1936 como una posibilidad práctica. Churchill, quien se convirtió en Primer Lord del Almirantazgo al estallar la guerra, escribe en sus memorias:

Tuve mi primera conferencia del Almirantazgo la noche del 4 de septiembre; Debido a la importancia de los temas, antes de acostarme en la madrugada registré sus conclusiones para circulación y acción en mis propias palabras:

«5.iv.39. (1). En la primera fase, con Japón plácido e Italia neutral aunque indeterminado, el ataque principal parece recaer en los accesos a Gran Bretaña desde el Atlántico.

(2). Se está instalando el sistema de convoyes. Por sistema de convoyes se entiende sólo anti-convoy submarino. Todas las cuestiones relacionadas con el asalto de cruceros o barcos pesados quedan excluidas de este documento en particular. [Churchill,*La segunda Guerra Mundial,* Vol. 1, pág. 333.]

El entrenamiento de submarinos alemanes, entonces, había estado en la línea correcta cuando comenzó, en 1937, sus ejercicios para operaciones contra convoyes escoltados. Nuestra apreciación de la situación había sido correcta y nuestra demanda de la construcción de un Se había justificado un número apropiado de submarinos.[4]

5. LOS MESES DECISIVOS DE 1939

1938 Comité de Planificación: principal objetivo estratégico de la marina mercante británica: plan Z para la nueva flota: no estoy de acuerdo con el énfasis en los buques de superficie: exijo más submarinos: estado débil de la marina y requisitos de rearme: estallido de la guerra: decisión de construir más U -Barcos: rechazada mi solicitud para supervisar la expansión.

En el capítulo anterior expuse mis puntos de vista sobre la situación política y militar, las tareas que pensé que podrían recaer en el brazo de los submarinos como resultado, y mis ideas sobre la futura construcción de submarinos y la formación de sus tripulaciones. .

Los planes del Alto Mando Naval, por otro lado, cuyos detalles, como comandante subordinado, solo supe en el verano de 1939, eran los siguientes:

A finales de mayo de 1938, Hitler le había dicho al comandante en jefe de las Fuerzas Navales que ahora también Gran Bretaña debía ser considerada como un posible adversario, pero que no había perspectivas inmediatas de un conflicto con ella. El Comandante en Jefe había designado entonces un comité de planificación en el otoño de 1938 para examinar las tareas que recaerían sobre la marina frente a este nuevo enemigo potencial y recomendar las fuerzas navales que serían necesarias para su ejecución.

En sus conclusiones, el comité estableció la destrucción de la marina mercante británica como la tarea estratégica de las fuerzas navales alemanas. Para llevar a cabo esta tarea, el Comandante en Jefe recomendó a Hitler que se construyera una flota bien equilibrada de gran poder de ataque; que a esta flota, organizada en grupos de batalla, se le debería asignar la doble tarea de emprender una campaña contra la navegación británica en el Atlántico y contra las fuerzas navales que la protegen. Para la construcción de esta flota se elaboró un programa de edificación a largo plazo, el denominado Plan Z. que preveía la finalización de los siguientes barcos para 1948:

Traducido por Otrebla 2001

1. 6 acorazados de 50.000 toneladas (además del *Bismarck* y el *Tirpitz*).
2. 8 (luego 12) cruceros de 20.000 toneladas.[5]
3. 4 portaaviones de 20.000 toneladas.
4. Gran cantidad de cruceros ligeros.
5. 233 submarinos.

En enero de 1939, Hitler aprobó este programa de construcción y exigió que se completara en seis años.

El Comandante en Jefe ordenó que se diera prioridad a la construcción de los acorazados y submarinos. Los U-cruceros propuestos, dijo, debían completarse en 1943.

El énfasis del Plan Z, por tanto, se puso en la construcción de la flota de superficie.

Esta solución, en mi opinión, no cumplía con los requisitos de la situación general, ni estaba de acuerdo con el plan para su implementación. El Plan Z, pensé, contenía las siguientes debilidades:

1. Llevaría al menos seis años completarlo; y a lo largo de esos años años probablemente de tensión política: la marina no estaría equipada para una guerra con Gran Bretaña.

2. Si comenzáramos a construir acorazados, cruceros y portaaviones en grandes En número, nuestro adversario sin duda seguiría su ejemplo, y en la carrera armamentista subsiguiente ciertamente deberíamos quedarnos atrás, particularmente porque al principio estábamos muy lejos de haber asumido, en la categoría de buques capitales, el 35 por ciento para que teníamos derecho en virtud del Acuerdo Naval.

3. Como resultado de la amenaza aérea que se había desarrollado desde el Primer Mundo En la guerra, los grupos de batalla alemanes estarían expuestos al peligro de un ataque aéreo por parte de los británicos mientras yacían anclados en sus puertos de origen y astilleros, donde estaban dentro del alcance de la Fuerza Aérea Británica y de los cuales no podían buscar refugio. en otra parte. Para los submarinos podríamos construir refugios de hormigón, pero no para los grandes barcos de superficie. La flota británica, por otro lado, podría retirarse a los puertos del norte fuera del alcance del brazo aéreo alemán.

4. El plan no tuvo debidamente en cuenta nuestra posición geográfica. *visa-vis* Bretaña. Las arterias vitales de Gran Bretaña, que tuvieron que ser atacadas, se encontraban al oeste de las Islas Británicas en alta mar del Atlántico. *Y era esencial que las fuerzas navales alemanas pudieran irrumpir en estas áreas y mantenerse allí, si querían tener el menor efecto. Fue entonces absolutamente*

Traducido por Otrebla 2001

Es esencial que las fuerzas navales que nos propusimos crear sean capaces de cumplir adecuadamente estos requisitos previos vitales.

La posición de Alemania para el despliegue de sus fuerzas navales en el Atlántico es tan desfavorable como podría ser. Vivimos, en relación con las rutas marítimas británicas, en una especie de callejón sin salida. En diagonal frente a nosotros, bloqueando el Mar del Norte, se encuentra Gran Bretaña. La ruta sur hacia el Atlántico, a través del Canal de la Mancha, es intransitable en la guerra. La única otra salida del Mar del Norte es a través de los estrechos entre las Shetlands y Noruega. En su camino hacia el Atlántico, nuestras fuerzas pueden ser detectadas desde el principio y llevadas a la batalla por el enemigo. Además, una vez que el enemigo sabe que las fuerzas alemanas se han hecho a la mar, quedan expuestas a continuos y repetidos ataques desde el aire y por las fuerzas navales ligeras enemigas a lo largo de todo su curso de sur a norte paralelo a la costa británica. . Como resultado de los avances que había logrado el brazo aéreo, las condiciones eran aún más desfavorables desde nuestro punto de vista que en la Primera Guerra Mundial. Sólo en condiciones excepcionalmente favorables podrían nuestras fuerzas navales esperar deslizarse sin ser observadas hasta su teatro de operaciones en el Atlántico. Por otra parte, en la realización de cualquier operación de larga duración en alta mar, nuestros barcos de superficie operarían, inevitablemente, bajo una desventaja adicional muy grave. Porque mientras que el enemigo tenía a su disposición puertos y astilleros en las costas occidentales de las Islas Británicas, es decir, en el Atlántico mismo, donde cualquier daño y pérdida de poder de combate que se produjera en la acción podía ser reparado, cualquier barco nuestro paralizado se vería obligado a emprender el largo y peligroso viaje de regreso a través del Mar del Norte,

Estas desventajas estratégicas de nuestra posición geográfica *vis-à-vis* Gran Bretaña ya se había vuelto muy obvia durante la Primera Guerra Mundial.

En nuestra apreciación estratégica en 1914 habíamos llegado a la conclusión de que la tarea de la Armada de Alemania sería forzar un enfrentamiento general en el mar sobre la flota británica. Se pensaba que una victoria en el mar tendría tan grandes repercusiones militares y políticas que bien podría tener un efecto decisivo en toda la cuestión de la supremacía marítima británica. Para los británicos, por otro lado, siempre que Alemania no interfiriera ni con las líneas de comunicación marítimas británicas a través del Atlántico ni con el bloqueo de largo alcance de Alemania que se estaba llevando a cabo desde las aguas del norte del Mar del Norte, no existía ninguna razón estratégica que pudiera impulsarlos a buscar un compromiso general en el mar. Además, justo en el momento en que las fuerzas navales relativas

Traducido por Otrebla 2001

aún nos dio alguna posibilidad de ganar la batalla naval, mostramos una renuencia demasiado marcada a aceptar el desafío. Más tarde, cuando la proporción de fuerzas navales cambió en nuestra desventaja, se hizo evidente que para la Flota alemana, confinada como estaba en las aguas meridionales del Mar del Norte, ya no existía ninguna tarea estratégica que pudiera ser de importancia decisiva. Esa tarea pasó ahora a manos del brazo de submarinos, que podría atacar las líneas de comunicación británicas en el Atlántico. La Flota Alemana de Alta Mar ahora sentía, como lo expresa el almirante Scheer en su informe sobre la batalla de Jutlandia, que su único valor real residía en su capacidad para mantener abiertas las rutas marítimas por las que los submarinos deben pasar en el cumplimiento de su misión. misión.

Para el submarino, las desventajas estratégicas de nuestra posición geográfica en relación con Inglaterra son de mucha menor importancia. En primer lugar, el submarino puede sumergirse. Por lo tanto, puede pasar sin ser visto y, al menos en principio, libre de la necesidad de tener que luchar contra los barcos de superficie enemigos que se disputan su paso, a través del Mar del Norte y hacia las líneas de comunicación británicas a través del Atlántico. Por la misma razón, y gracias también al radio de acción excepcionalmente grande y su capacidad para mantener el mar mucho más tiempo que los barcos de superficie, puede permanecer durante períodos más largos en las áreas estratégicamente importantes. Por estas razones, y aparte de las características que la convierten en un arma ofensiva ideal, era el arma más adecuada para el ataque directo a las líneas de suministro de Gran Bretaña y para la consecución de nuestros objetivos estratégicos navales.

Fue a estas lecciones estratégicas de la historia de la Primera Guerra Mundial a las que me adherí, a medida que crecía gradualmente mi convicción de que un día Gran Bretaña sería nuestro enemigo y que para nosotros el arma más adecuada para combatirla sería el submarino. . Utilizando tácticas de grupo, cuya eficacia ya había sido probada en los ejercicios en tiempo de paz que he descrito, tenía muchas esperanzas de poder lidiar con éxito con el sistema de convoyes, que había salvado a Gran Bretaña en la Primera Guerra Mundial. Estos fueron los motivos por los que, a partir de la primavera de 1939, solicité, en contraste con la concepción del Plan Z, la construcción lo antes posible de una gran flota de submarinos. En cualquier caso, los 233 submarinos (incluidos los U-cruceros cuya principal arma era el cañón y que iban a tener prioridad) eran los*total* construcción prevista en el Plan Z. Este total solo se alcanzaría en 1948, y este era un hecho que mostraba que el Alto Mando Naval no había aceptado mis ideas sobre nuestro programa de construcción de submarinos, ya sea en lo que respecta al tipo de buque, el número total requerido (300 U- operativos barcos) o la velocidad a la que deberían construirse.

Traducido por Otrebla 2001

No estaba solo en mi convicción a principios de la primavera de 1939 de que debemos construir submarinos en gran número lo antes posible. Poco después siguió la ocupación de Checoslovaquia y la garantía británica a Polonia. El 26 de abril de 1939, Hitler repudió el Acuerdo Naval anglo-alemán. La derogación de este tratado, que sólo se firmó en 1935, fue una medida política excepcionalmente fuerte. Indicó claramente que se había abandonado la política de intentar llegar a un acuerdo con Gran Bretaña. No sólo temporalmente, sino durante mucho tiempo, no había posibilidades de que mejoraran las relaciones anglo-alemanas.

Ya debería haberse dado cuenta de que ya no podíamos contar con certeza con el período de paz que necesitábamos para llevar a cabo el programa de construcción a largo plazo previsto en el Plan Z. La derogación del Acuerdo Naval anglo-alemán fue una prueba concreta del alto estado de tensión que existía entre Alemania y Gran Bretaña, y ningún líder político podía garantizar con certeza que podría evitar que esta tensión estallara en hostilidades reales en cualquier momento. Un programa de rearme inmediato y acelerado, basado en la rápida construcción de un gran número de submarinos, era ahora la tarea principal a la que se enfrentaba la Armada alemana. Esta opinión fue sostenida por muchos otros en el servicio además de mí, que deseaban ver, al lado de nuestro programa de construcción de submarinos, la construcción de una serie de asaltantes de superficie ligeros y fáciles de construir, adecuados para atacar las vías de comunicación marítimas del enemigo en el Atlántico. El esfuerzo requerido, pensaron, sería pequeño en comparación con los resultados que estos barcos podrían lograr. Esto, en mi opinión, era ciertamente una posibilidad práctica, aunque teníamos que tener en cuenta el hecho de que estos asaltantes ligeros también tendrían que hacer el peligroso paso por el Mar del Norte para llegar a su teatro de operaciones. Aparte de las unidades detalladas para una ofensiva en el Atlántico, deberíamos, por supuesto, tener que construir todos esos barcos —destructores, dragaminas, dragaminas a motor, barcos rompe-presas— que deberíamos necesitar para proteger las salidas de aguas alemanas. pensaron, sería pequeño en comparación con los resultados que estos barcos podrían lograr. Esto, en mi opinión, era ciertamente una posibilidad práctica, aunque teníamos que tener en cuenta el hecho de que estos asaltantes ligeros también tendrían que hacer el peligroso paso por el Mar del Norte para llegar a su teatro de operaciones. Aparte de las unidades detalladas para una ofensiva en el Atlántico, deberíamos, por supuesto, tener que construir todos esos barcos —destructores, dragaminas, dragaminas a motor, barcos rompe-presas— que deberíamos necesitar para proteger las salidas de aguas alemanas. pensaron, sería pequeño en comparación con los resultados que estos barcos podrían lograr. Esto, en mi opinión, era ciertamente una posibilidad práctica, aunque teníamos que tener en cuenta el hecho de que estos asaltantes ligeros también tendrían que hacer el peligroso paso por el Mar del Norte para llegar a su teatro de operaciones. Aparte de las unidades detalladas para una ofensiva en el Atlántico, deberíamos, por supuesto, tener que construir todos esos barcos —destructores, dragaminas, dragaminas a motor, barcos rompe-presas— que deberíamos necesitar para proteger las salidas de aguas alemanas. aunque teníamos que tener en cuenta el hecho de que estos asaltantes ligeros también tendrían que hacer el peligroso paso por el Mar del Norte para llegar a su teatro de operaciones. Aparte de las unidades detalladas para una ofensiva en el Atlántico, deberíamos, por supuesto, tener que construir todos esos barcos —destructores, dragaminas, dragaminas a motor, barcos rompe-presas— que deberíamos necesitar para proteger las salidas de aguas alemanas. aunque teníamos que tener en cuenta el hecho de que estos asaltantes ligeros también tendrían que hacer el peligroso paso por el Mar del Norte para llegar a su teatro de operaciones. Aparte de las unidades detalladas para una ofensiva en el Atlántico, deberíamos, por supuesto, tener que construir todos esos barcos —destructores, dragaminas, dragaminas a motor, barcos rompe-presas— que deberíamos necesit

En junio de 1939 informé al Comandante en Jefe de la ansiedad con la que mis compañeros oficiales y yo consideramos la posibilidad de una guerra temprana con Gran Bretaña. Aunque, dije, yo era solo un capitán y un oficial combatiente subordinado, le pedí que presentara mis puntos de vista ante Hitler. Señalé que si llegaba la guerra con Gran Bretaña, la carga principal de las operaciones en el mar recaería sobre el brazo de los submarinos y que, en su actual estado numéricamente débil, esto podría lograr poco más que unos pocos pinchazos. El 22 de julio de 1939, en Swinemuende, Raeder comunicó la respuesta de Hitler a los oficiales reunidos del brazo de submarinos a bordo del yate.

Traducido por Otrebla 2001

Reja: Se aseguraría de que en ninguna circunstancia se produjera una guerra con Gran Bretaña. Porque eso significaría *Finis Germaniae.* Los oficiales del brazo de submarinos no tenían motivo de preocupación.

Se apreciará que el efecto de esta declaración inequívoca, hecha por el jefe supremo del estado y el hombre responsable de dirigir la política alemana y negar categóricamente toda posibilidad de guerra con Gran Bretaña, fue muy grande.

Sin embargo, nuestras ansiedades no se apaciguaron del todo. Pero ciertamente ya no estaban al frente de nuestros pensamientos, a pesar de que después del discurso del Comandante en Jefe les dije a mis oficiales: 'En un punto estoy bastante seguro, si en algún momento u otro viene la guerra, encontraremos a Gran Bretaña del lado del enemigo. ¡Y eso, caballero, es un hecho que haría bien en tener en cuenta!

Durante mucho tiempo había necesitado un período realmente largo de descanso y recuperación, y ese mismo 22 de julio solicité y el Comandante en Jefe me concedió la licencia. Sin embargo, el 15 de agosto me llamaron. La tensión en la situación política se había agudizado cada vez más, y me habían llamado para estar en el lugar para supervisar el movimiento de mis submarinos a las posiciones asignadas a ellos en caso de que se ordenara una movilización general. En esta coyuntura, cuando el peligro de una guerra inminente con Gran Bretaña era obvio para todos, sentí que era mi deber una vez más presentar mis puntos de vista por escrito al Comandante en Jefe e inculcarle la necesidad de la adopción inmediata de un programa de construcción de submarinos a gran escala. Un día a finales de agosto, cuando el comandante en jefe estaba en Kiel, Aproveché para presentarle mis opiniones y le pedí que tuviera la bondad de leer, durante un vuelo a Swinemuende que íbamos a realizar juntos, el borrador de un memorando que le había preparado. El Comandante en Jefe aprobó mi borrador y me ordenó que le presentara mi memorando con la menor demora posible. Esto lo hice el 28 de agosto, enviando al mismo tiempo una copia de mi memorando, que se titulaba "Pensamientos sobre la expansión del brazo de submarinos" al Comandante en Jefe y al Almirante Comandante de la Flota. En él dije: enviando al mismo tiempo una copia de mi memorándum, que se titulaba "Pensamientos sobre la expansión del brazo de submarinos" al Comandante en Jefe y al Almirante Comandante de la Flota. En él dije: enviando al mismo tiempo una copia de mi memorándum, que se titulaba "Pensamientos sobre la expansión del brazo de submarinos" al Comandante en Jefe y al Almirante Comandante de la Flota. En él dije:

En vista del estado de tensión existente entre Alemania y Gran Bretaña y la posibilidad de una guerra entre ellos, creo que la Armada de Alemania en general y el servicio de submarinos en particular, no están en este momento en condiciones de cumplir con las tareas que se les asignará en caso de guerra. Aunque es de esperar que ahora se evite la guerra, no se puede suponer que las relaciones políticas

Traducido por Otrebla 2001

entre Alemania y Gran Bretaña cambiará materialmente durante el transcurso de los próximos años, aunque bien puede haber períodos de *acercamiento* y apaciguamiento. El brazo más adecuado y uno que, en comparación con una flota - se puede construir y expandir rápidamente es el brazo del submarino. Por lo tanto, los esfuerzos inmediatos de la armada deben concentrarse en mejorar sus recursos para un conflicto con Gran Bretaña mediante una rápida expansión del brazo de submarinos.

Con respecto a los números y tipos de submarinos requeridos, escribió:

En mis comentarios al final del juego de guerra U-boat Command celebrado en 1938-39 resumí mis conclusiones de la siguiente manera: “Nuestra principal arma para la guerra U-boat en el Atlántico es el submarino portador de torpedos; en el Tipo VIIb y el Tipo IX contamos con embarcaciones que se adaptan bien a nuestro propósito. Aunque no hay límite para el número que podríamos usar, para operar con éxito, debemos tener al menos cien barcos siempre operativos, y para hacer eso, deberíamos requerir un gran total de al menos trescientos. Sobre el tema de la proporción de cada tipo que debería construirse, nuestra opinión actual es que una proporción de tres Tipo VIIb yc a un Tipo IX cumpliría mejor con nuestros requisitos.

Después de formular una solicitud para algunos tipos especiales de barcos, resumí en las siguientes palabras:

Todas las fuerzas anteriores serán necesarias en su totalidad si queremos estar en condiciones de hacer la guerra con alguna perspectiva de éxito contra Gran Bretaña.

Continué diciendo:

Con el número de submarinos disponibles en la actualidad y las adiciones que se pueden esperar más adelante sobre la base del programa de construcción actual, no parece que estaremos en condiciones, en el futuro previsible, de ejercer ninguna acción materialmente apreciable. presión sobre Gran Bretaña o para asestar un golpe decisivo a sus vitales líneas de suministro, pero tendremos que contentarnos simplemente con una serie de pinchazos contra su marina mercante.

El memorando luego terminó con las siguientes recomendaciones:

Traducido por Otrebla 2001

Deben dedicarse todos los medios posibles, tanto normales como anormales, a poner el brazo de los submarinos en un estado que le permita cumplir su función principal, a saber, la derrota militar de Gran Bretaña.

Los pasos que se deben dar a tal efecto son:

una. Alto Mando Naval para estudiar e informar sobre los siguientes puntos, las decisiones finales al respecto quedarán en manos del Comandante en Jefe. ¿Qué trabajo actualmente se puede dejar de lado en favor de la expansión del brazo de submarinos? Como resultado de esto, ¿qué astilleros se liberarán para la construcción de submarinos y qué astilleros podrán ampliar las instalaciones existentes para aumentar la construcción de submarinos? ¿Cómo y en qué medida pueden utilizarse las industrias auxiliares para ayudar en la construcción de submarinos, ya sea como nuevos contribuyentes a la misma o aumentando las contribuciones que han estado haciendo hasta ahora?

B. Elaboración de un plan de emergencia para garantizar la construcción del máximo posible número de submarinos, con especial referencia a los tipos VII *B* y *C* y Tipo IX.

C. Simultáneamente, mientras estas preguntas todavía están en proceso de solución y sin tener en cuenta el programa de construcción final que surgirá, se elaborarán planes y se iniciarán acciones para cumplir con los requisitos adicionales que surjan del programa de construcción acelerada, por ejemplo, buques depósito, buques de recuperación de torpedos, buques de reparación, puertos y bases; suministros de armas, municiones y combustible, talleres de reparación en tierra; medios de comunicación con fines de mando, asegurando el personal necesario de todos los rangos; problemas de administración en paz y guerra.

Estos problemas sólo pueden resolverse si todas las demás consideraciones se subordinan despiadadamente al logro del gran objetivo que se persigue. Sin embargo, existe un prerrequisito administrativo vital para una acción rápida y decisiva, y es el establecimiento de una autoridad única, con amplios poderes plenipotenciarios y responsable directamente ante el Comandante en Jefe, que tenga el control exclusivo de todos los aspectos. y fase de la expansión prevista.

El almirante al mando de la flota, almirante Boehm, apoyó plenamente mis propuestas y finalizó su carta del 3 de septiembre de 1939 al comandante en jefe con las siguientes palabras: objetivo decisivo, y debemos sin dudarlo dejar de lado cualquier otro programa de construcción que no contribuya a su consecución ”.

Este, entonces, era el estado de la armada y del rearme requerido como yo, el

Traducido por Otrebla 2001

Oficial superior de submarinos, los vi durante los meses decisivos de 1939. Sin duda, fue mucho más fácil para mí formular mis opiniones que para el Comandante en Jefe en Berlín. Este último estuvo expuesto a la influencia de Hitler y sus ideas, a cuya política estaba obligado a ajustarse.

Por supuesto, habíamos prestado una cuidadosa consideración a lo que sucedería en el lado británico si, después de la derogación del Acuerdo Naval, comenzáramos a construir submarinos en el gran número que había abogado. Hubo algunos que dijeron: 'No se puede mantener en secreto una cosa así. Y el resultado neto será simplemente que los británicos aumentarán la fuerza de sus fuerzas antisubmarinas ".

En sí mismo, esto, por supuesto, era un argumento sólido. Aun así, la construcción de un submarino puede distribuirse ampliamente entre empresas, extenderse por un área grande y es mucho más fácil de mantener en secreto que la construcción más conspicua de los grandes barcos contemplada en el Plan Z. Y, en cualquier caso, un aumento en la fuerza de las fuerzas antisubmarinas enemigas no habría hecho que el brazo del submarino se arrodillara, como lo demostraría la experiencia posterior. En vista de la manera sorprendente en que los británicos, como he dicho, restringieron sus actividades antisubmarinas a la defensa contra el ataque de submarinos sumergidos, y en vista de la confianza exagerada depositada en Asdic y la consecuente subestimación de los U- peligro del barco por parte del Almirantazgo británico, la eficacia con la que Gran Bretaña habría reaccionado a la expansión de los submarinos alemanes debe seguir siendo una cuestión muy abierta. En todo caso, el hecho de que los británicos "aumentarían entonces la fuerza de sus embarcaciones antisubmarinas" no es sin duda una razón para que hayamos abandonado inmediatamente nuestros planes de construir submarinos. Es igualmente cierto que los británicos no se hubieran quedado al margen y hubieran observado la construcción de los grandes barcos contemplados en el Plan Z, sino que hubieran tomado contramedidas, y deberíamos habernos visto envueltos en una carrera armamentista a gran escala, en la que, por diversas razones, deberíamos habernos quedado muy atrás.

Hoy en día todavía abundan las especulaciones sobre qué efecto, después de la derogación del Acuerdo Naval, habría tenido un programa de construcción de submarinos a gran escala en nuestras relaciones políticas con Gran Bretaña. Según una escuela de pensamiento, era más probable que Gran Bretaña considerara un aumento rápido y visible de la fuerza de nuestros submarinos como una razón para ir a la guerra que la lenta construcción de una 'flota bien equilibrada', suponiendo siempre que Hitler habría intentado, en agosto de 1939, resolver la cuestión del Corredor Polaco mediante la negociación en lugar de la acción militar. Otros, por otro lado, argumentaron que la posesión de una gran flota de submarinos habría aumentado enormemente nuestro poder de negociación política en cualquier negociación que pudiéramos haber llevado a cabo con Gran Bretaña.

Traducido por Otrebla 2001

Yo mismo, sin embargo, creo que todas estas especulaciones son más o menos irrelevantes. *El hecho crucial es que, una vez que se derogó el Acuerdo Naval, tuvimos que prepararnos lo más rápido posible para una guerra inminente con Gran Bretaña, independientemente de si llegaría y cuándo; y la única forma en que pudimos hacerlo fue construyendo una flota de submarinos lo más grande posible lo más rápido posible.*También considero infundada la afirmación de que los astilleros alemanes y la industria alemana no hubieran sido capaces, antes de 1943, de llevar a cabo un programa de construcción de submarinos a gran escala. Incluso en medio de la guerra, a la Armada alemana se le asignó menos del 5% de la producción de acero del país hasta 1943. Tampoco debe pasarse por alto el hecho de que no fueron solo los astilleros de construcción naval con acceso directo al mar los que pudieron construir U- barcos; las situadas en los ríos eran igualmente aptas para la tarea. Tendré más que decir sobre el tema cuando pase a la descripción de la construcción de submarinos durante la guerra misma.

Volviendo, sin embargo, a los acontecimientos de finales de agosto de 1939. Todo había salido en contra de mis anticipaciones. La esperanza expresada en mi memorándum del 28 de agosto (después de que se suspendiera el ataque a Polonia el 25 de agosto) de que la guerra no estallara por el momento resultó ser ilusoria. El 1 de septiembre comenzaron las hostilidades con Polonia. El 3 de septiembre, Gran Bretaña y Francia nos declararon la guerra. La marina era como un torso sin miembros. El brazo de submarinos poseía en total cuarenta y seis barcos listos para la acción, una proporción excepcionalmente alta, aunque puramente fortuita, del total de cincuenta y seis en servicio. Pero de estos cuarenta y seis, solo veintidós eran aptos para el servicio en el Atlántico. Los Uboats de 250 toneladas restantes, debido a su pequeño radio de acción, solo podían emplearse en el Mar del Norte. Esto significaba que solo de cinco a siete barcos en promedio podían participar activamente al mismo tiempo en el Atlántico. La amarga verdad es que este número se redujo más tarde en una ocasión a un par de barcos.

Tampoco esto fue todo. Tuve que aceptar el hecho de que incluso este magro total disminuiría constantemente, ya que no podía esperar que ninguna afluencia correspondiente en forma de nuevos barcos reemplazara las pérdidas que inevitablemente ocurrirían. Ahora estábamos pagando caro los años de vacaciones, en lo que respecta a la construcción de submarinos, de 1936-1937 y por el uso muy inadecuado que habíamos hecho en 1938 y 1939 del tonelaje que nos asignó en virtud del Acuerdo Naval Anglo-Alemán. . Y, en consecuencia, ahora nos encontrábamos en guerra con un magro total de cincuenta y seis barcos en servicio. Podríamos haber tenido dieciséis más, capaces de operar en el Atlántico, si hubiéramos absorbido el 45 por ciento del tonelaje de los submarinos británicos al que, desde 1935, teníamos derecho en virtud del tratado. Y para coronar todo, estábamos obsesionados por el conocimiento de que incluso este estado de cosas no representaba

Traducido por Otrebla 2001

el reflujo más bajo en nuestra fuerza de submarinos, que sólo se alcanzaría más tarde. De hecho, no llegamos a él hasta febrero de 1941, cuando el gran total de nuestros barcos operativos se redujo a veintidós.

De hecho, rara vez alguna rama de las fuerzas armadas de un país ha ido a la guerra con tan poco equipamiento. De hecho, no podía hacer más que someter al enemigo a algunos pinchazos extraños. Y los pinchazos no son un medio para intentar forzar a un gran imperio y a una de las principales potencias marítimas del mundo a pedir la paz.

Aunque solo fuera en vista del estado muy débil de nuestro poder naval, entonces, la guerra en 1939 debería haberse evitado a toda costa. Si, con el crecimiento del poder alemán, la guerra con Gran Bretaña en cualquier caso podría haberse evitado durante mucho tiempo es una pregunta que nadie puede responder con certeza. Yo mismo no lo creo. Si antes de 1914 la otra parte descubrió la existencia del pequeño grupo alemán de Bismarck
Estado Nacional[6] intolerable, difícilmente podría esperarse que ahora tolerara la existencia del Gran Imperio Alemán. Por lo tanto, si nos sentimos obligados a considerar inevitable una prueba de fuerza armada entre Alemania y Gran Bretaña, era esencial que hubiéramos seguido con determinación una política apropiadamente lógica con respecto a nuestros armamentos navales. Pero nuestros líderes no pudieron apreciar la situación real.

El Comandante en Jefe emitió advertencias solemnes. Sin embargo, se adhirió a las instrucciones de arriba; y entonces surgió una de las situaciones más trágicas de la historia naval.

Al estallar la guerra, el Comandante en Jefe ordenó de inmediato que cesasen de inmediato todos los trabajos en los buques capitales que aún no habían sido lanzados, que se suspendiera el programa de construcción previsto en el Plan Z y que la construcción de los tipos y números de los submarinos propuestos por mí en mi memorándum sobre el juego de guerra del Mando de submarinos 1938-1939 debería tomarse en cuenta de inmediato y con extrema urgencia.

Por supuesto, ya se había vuelto obvio que nuestra tarea naval más importante era construir lo más rápidamente posible un gran brazo de submarinos de este tipo, dedicando todas nuestras energías a la tarea, utilizando incluso los métodos más poco convencionales para promoverlo. y conseguir que se convierta y siga siendo el principal esfuerzo de toda nuestra política de construcción marítima.

Había entrenado, enseñado y comandado nuestras fuerzas de submarinos desde 1995, pero ahora, en el mismo momento en que estaban a punto de ser convocados para demostrar su valía en serio, llegué a la conclusión de que era mi deber irme. pedirles al Comandante en Jefe que me confíe, en el Alto Mando Naval, que

Traducido por Otrebla 2001

la más importante de todas nuestras tareas navales, la construcción de un poderoso brazo de U-boa. Para mí fue una decisión difícil de tomar. Me dediqué en corazón y alma a este nuevo brazo y sus tripulaciones. Disfruté de su confianza. Durante una conferencia de personal celebrada justo antes de tomar mi decisión, cuando el jefe de mi rama de organización, el capitán von Friedeburg, y el jefe de mi rama de operaciones, el comandante Godt, sugirieron este mismo paso en el interés general, mi respuesta inmediata había sido: "Nunca debes privar a una fuerza de su comandante justo cuando se le pide que demuestre su valía". Al final, sin embargo, la razón se impuso y, en contra de mis inclinaciones, acepté de mala gana.

Posteriormente, el 9 de septiembre de 1939, escribí en U-boat Command War Diary:

Me he hecho a la idea. Evidentemente, lo correcto es que tome el control del programa de expansión de submarinos como Director General, o algo por el estilo en el Alto Mando Naval. En principio, por supuesto, es un error quitar del mando de una nueva fuerza al único oficial que ha supervisado su entrenamiento desde sus inicios, que conoce las capacidades de sus oficiales y tripulaciones y que él mismo es bien conocido por ellos. justo en el momento en que todo lo que ha aprendido está a punto de ser puesto a prueba. Si las cosas iban mal, podrían surgir ocasiones en las que la fuerza pudiera tener una necesidad urgente de este, su oficial más experimentado, para ayudar a mantener la moral y la eficiencia de su mando. Por otro lado, si no logramos rápidamente construir un brazo de submarino numéricamente poderoso y eficiente,

Por esta razón, la tarea de supervisar la expansión del brazo de submarinos en su conjunto debe considerarse, con mucho, la tarea más importante que se puede pedir a la Comandancia Naval; y por eso es justo confiarlo al oficial más experimentado disponible, un oficial que, sin vacilación y sondeo tentativo, sabe exactamente lo que quiere el combatiente.

Por lo tanto, presenté mi solicitud para que se transfiriera en consecuencia.

El 5 de septiembre, sin embargo, el Contralmirante Schniewind, Jefe de Estado Mayor del Alto Mando Naval, me informó que el Comandante en Jefe se había negado a sancionar mi solicitud, porque en su opinión el Oficial Comandante de Uboats era indispensable donde estaba con sus fuerzas combatientes. El comandante en jefe, agregó, tenía la intención de que la nueva dirección de submarinos que

Traducido por Otrebla 2001

que iba a formarse en el Alto Mando Naval debería, a todos los efectos prácticos, estar subordinado al Oficial al mando de los submarinos, que este último formularía entonces sus demandas y se exigiría a la dirección que las cumpliera por completo.

A esto le respondí que no creía que fuera posible ejercer un control de este tipo desde abajo y que un control realmente enérgico y efectivamente armonioso solo podía ejercerse desde arriba, es decir, desde el Alto Mando Naval en Berlín.

Lo que sucedió durante la guerra en el campo de la construcción de submarinos demuestra claramente que tenía razón en mi opinión.

A pesar de la importancia primordial del programa de construcción, el Comandante en Jefe estaba completamente justificado al decidir rechazar mi solicitud, como lo demostraron los acontecimientos posteriores. Mi presencia con las unidades operativas era indispensable, aunque sólo fuera por el hecho de que tenían total confianza en mí. En el liderazgo, el toque humano, el liderazgo personal y el contacto de arriba a abajo, desde el comandante a través de las filas de los oficiales subordinados hasta las propias bases, es uno de los aspectos más importantes del espíritu militar en la guerra.

Cuanto mayores sean las demandas, mayor debe ser esta confianza mutua. Cuanto más fuerte sea la determinación de una unidad y más fuerte su disposición para el autosacrificio, mayor será su poder de combate. La eficiencia profesional por sí sola no es suficiente. En la guerra se espera que un guerrero dé su vida. Para poder afrontar el desafío, se le debe dar fuerza adicional; y que sólo puede derivar de la moral.

Después de la decisión del Comandante en Jefe, permanecí donde estaba, al mando del brazo de submarinos y dirigiendo sus operaciones. La construcción de submarinos se convirtió en un asunto del Alto Mando Naval.

En Nuremberg, el Tribunal Militar Internacional, creado por las cuatro potencias enemigas, me declaró inocente de *planificación* una guerra de agresión. Por lo tanto, incluso en Nuremberg, no fui considerado responsable del estallido de la guerra. Por otro lado, la sentencia sobre mí se justificó con el argumento (entre otros) de que, en las palabras que realmente usaba, mis 'submarinos, de los cuales en ese momento solo había unos pocos, estaban completamente preparados para la guerra'. .

Aunque ningún soldado ha sido castigado jamás en ninguna época o por ninguna nación porque en tiempos de paz había entrenado a sus tropas y las había preparado para la guerra, seguramente es su primer y obvio deber para con su gobierno y su país.

Traducido por Otrebla 2001

- sin embargo, el Tribunal de Nuremberg dijo la verdad en un punto:

El submarino alemán, en la medida de lo humanamente posible, estaba bien preparado para la guerra.

Y cuando llegó la guerra, dio amplia prueba de ello.

6. COMIENZA LA GUERRA DE U-BOAT

Septiembre de 1939 a marzo de 1940

¿Qué es una guerra de agresión? Nuremberg, Acuerdo Submarino de Londres de 1936 y fallos de la Ordenanza de Premios; las hostilitas comienzan a atacar barcos que navegan de forma independiente; restricciones a las actividades de submarinos contra buques mercantes, barcos de pasajeros, barcos neutrales, barcos franceses; sistema de convoyes, transporte marítimo de Gibraltar, control de los submarinos - colocación de minas por submarinos — Scapa Flow — valor operativo de los submarinos.

GRAN BRETAÑA DECLARÓ la guerra el 3 de septiembre de 1939. A las 13.30 horas, las fuerzas navales alemanas recibieron del Alto Mando Naval la orden: "Comiencen inmediatamente las hostilidades contra Gran Bretaña". El mismo día, el comandante del Grupo Naval Oeste, el almirante Saalwaechter, el almirante al mando de la flota, el almirante Boehm y yo nos reunimos en una conferencia en el puesto de mando de la estación de radio Neuende, cerca de Wilhelmshaven. Nuestra discusión fue grave. Sabíamos bien lo que significaba estar en guerra contra Gran Bretaña, con los recursos casi inagotables de su poder marítimo. Es cierto que esto podría llevar algo de tiempo para desarrollarse, pero una vez implementado se volvería cada vez más efectivo. El almirante Boehm, en particular, utilizó palabras duras al expresar su preocupación por la gravedad de nuestra posición.

El 4 de septiembre se produjo el primer ataque aéreo británico contra las esclusas de Wilhelmshaven y los buques de guerra que se encontraban en el puerto. Los pilotos realizaron su ataque a baja altura con gran habilidad y devoción al deber, pero no obtuvieron ningún éxito digno de mención. Desde un depósito de submarinos en la base de Wilhelmshaven, algunos oficiales de submarinos y yo observamos el ataque. Los oficiales estaban jubilosos por el éxito de nuestras defensas antiaéreas. Cuando todo terminó, los reuní y les expliqué mi opinión sobre la guerra que nos aguardaba. 'Esta guerra', dije, 'debe ser

Traducido por Otrebla 2001

tomado muy en serio. No se equivoque al respecto: bien puede durar siete años, y probablemente nos alegraremos mucho de que termine en una paz por negociación. Mis oficiales quedaron tan sorprendidos e impresionados por estas palabras que hasta el día de hoy no han sido olvidados por quienes estuvieron presentes en nuestra reunión.

Estoy seguro de que, en común con todos los oficiales navales alemanes de mayor jerarquía, no me hacía ilusiones acerca de los rigores de la guerra en la que ahora estábamos inmersos. Mi única reacción, como luchador, fue que debía hacer todo lo posible para que pudiéramos ganar la guerra. Esa, de hecho, era la única reacción posible y permisible que podía tener un luchador. Cualquiera que en un caso como este espere cualquier cosa que no sea la obediencia de las fuerzas armadas está atacando las raíces mismas del comportamiento de los servicios de combate y está poniendo en peligro la seguridad de su propio país.

En el Estatuto de Nuremberg de 1945, incluso la participación de un soldado en una guerra de agresión se considera un delito punible (ver IMT, Vol I, p. 11). En Nuremberg, este principio legal recién creado incluso fue dotado de validez retrospectiva. Es decir, se consideró aplicable a acciones cometidas anteriormente, en un momento en que no existía tal delito en ningún código nacional o internacional. Esto fue una violación del principio legal universalmente reconocido,*nulla poena sine lege.* Para justificar su introducción se argumentó que, como se trataba de un paso adelante que habría que dar en algún momento, era mejor tomarlo y aplicarlo de una vez, para dar un ejemplo, aunque esto requiriera su aplicación a acciones cometidas en el pasado. Para el futuro, la ley siempre se mantendrá.

Si una guerra es una guerra de agresión o no es una cuestión puramente política. La política de todos y cada uno de los países será tratar de demostrar que su adversario era el agresor o que él mismo había sido amenazado y obligado a actuar en defensa propia. Incluso en la esfera política, entonces, será bastante difícil en conciencia determinar quién fue el verdadero agresor. Pero si la participación de un soldado en una guerra de agresión va a convertirse realmente en un delito punible en virtud del derecho internacional, entonces todos los soldados de todos los países deberán tener el derecho, al estallar la guerra, de pedir a su gobierno que justifique su acción. y exigir acceso a todos los documentos políticos que tengan alguna relación con el estallido de la guerra. Porque, dado que en determinadas circunstancias podría estar sometido a un castigo, debe, obviamente, poder decidir por sí mismo si se le pide que participe en una guerra de agresión o no. Y hasta que no hubiera tomado una decisión sobre este tema, no podría ser llamado

Traducido por Otrebla 2001

a obedecer órdenes e ir a luchar.

Este argumento bastante lógico expone la absoluta imposibilidad de aplicar el código penal enunciado en el Estatuto de Nuremberg. Es por eso que las naciones del mundo se han esforzado desde entonces por evitar cualquier aplicación posterior de la misma. No fue evocado ni en la guerra de Corea ni en las operaciones franco-británicas en el Canal de Suez. Por el contrario, en estas últimas operaciones, un soldado británico que se negó a participar en el ataque fue sometido a consejo de guerra y castigado por desobediencia a las órdenes, un flagrante desprecio del Estatuto de Nuremberg.

También al final de la Segunda Guerra Mundial, las potencias vencedoras se abstuvieron de aplicar esta ley, que en su efecto retrospectivo podría haberse aplicado a muchos millones de soldados alemanes. Sin embargo, hicieron una excepción: en el caso del autor de este libro, porque `` no era simplemente un comandante del ejército o de división '' y porque `` las principales pérdidas sufridas fueron infligidas casi en su totalidad por sus submarinos '' (y aquí Cito del texto real de mi oración).

He citado estas absurdas máximas "legales" y conclusiones "legales" de Nuremberg para subrayar los siguientes puntos. Cualquier miembro de las fuerzas armadas que reciba de su gobierno la orden: "La guerra ha sido declarada, ahora debes luchar", tiene el deber claro de obedecer esa orden. Porque el estado (y su política) tiene el control de las fuerzas armadas. Cualquier soldado se sentiría culpable de un comportamiento inadecuado si no obedeciera. Por lo tanto, es correcto que los códigos penales de todos los países prevean el castigo de la desobediencia de las órdenes de un soldado y que ese castigo sea mucho más severo en tiempo de guerra.

Esto, sin embargo, muestra la total falta de fundamento moral para la sentencia de Nuremberg, que condenó a un soldado por un acto que, en el momento en que se cometió, no era un delito punible. No solo eso; si no hubiera actuado de la forma posteriormente castigada en Nuremberg, habría sido severamente castigado según el código de derecho vigente al comienzo de la guerra.

Al estallar las hostilidades, entonces, no tenía otra idea en mi cabeza que no fuera cumplir con mi deber. Lo único que me preocupaba era llevar a cabo con la mayor eficacia posible las tareas que me habían sido asignadas con los escasos medios de que disponía.

En cuanto a las operaciones reales, estaba directamente bajo las órdenes del Alto Mando Naval, quien me dio las instrucciones requeridas por la conducción general de la guerra. En los primeros días, mientras mis barcos todavía estaban operando en el Mar del Norte, el Oficial Comandante del Grupo Naval Oeste, que era responsable ante el Alto Mando Naval de la conducción de las operaciones en el Mar del Norte, también había

Traducido por Otrebla 2001

autoridad para darme instrucciones sobre el empleo de submarinos.

En lo que respecta al enemigo, se suponía que durante los primeros días de la guerra y durante un tiempo considerable los buques mercantes que se dirigían a Gran Bretaña continuarían navegando de forma independiente, ya que el establecimiento de un sistema de convoyes llevaría algún tiempo. y solo podría lograrse paso a paso. El transporte marítimo neutral, en particular, navegaría sin duda de forma independiente. Por lo tanto, se podía esperar que los británicos intentaran mantener una vigilancia amplia y generalizada contra los submarinos en el Mar del Norte y en las áreas marítimas al oeste de las Islas Británicas, extendiendo este último hacia el oeste tanto como pudieran. Esta tarea podría realizarse mejor con el brazo de aire. No anticipamos mucho en la forma de patrullar por las fuerzas navales ligeras, excepto quizás en los puertos y en las aguas costeras donde el tráfico sería más denso. Los convoyes, supusimos,

Los submarinos tuvieron que hacer la guerra de acuerdo con las condiciones establecidas en la Ordenanza de premios. Estos eran los mismos que los contenidos en el Acuerdo Submarino de Londres de 1936. Es decir, se requería que el submarino actuara de la misma manera que un buque de superficie; tanto si el buque mercante estaba armado como si no, el submarino tenía que salir primero a la superficie antes de poder detenerse y examinarlo. Si, según las condiciones de la Ordenanza sobre premios con respecto a la nacionalidad y / o la carga, el submarino tenía derecho a hundir el buque, primero se le exigía garantizar la seguridad de la tripulación; en alta mar, los botes salvavidas transportados por el buque mercante no se consideraron adecuados para tal fin.

Según la Ordenanza de premios, el submarino estaba exento de estas obligaciones de examen previo en el caso de:

1. Comerciantes que procedan escoltados por aviones o buques de guerra enemigos. "Cualquiera que acepte la ayuda armada de un lado también debe esperar el uso de armas por parte del enemigo".

2. Buques mercantes que participen en cualquier enfrentamiento o que se resistan cuando llamado a someterse a inspección.

3. Los transportes, que se consideran en servicio activo, pertenecen a la fuerzas armadas y, por tanto, deben considerarse buques de guerra.

Las órdenes de operación emitidas a los submarinos al comienzo de la guerra estaban de acuerdo con las disposiciones de la Ordenanza de premios. Nuestra tarea, entonces, era aprovechar al máximo los pocos submarinos a nuestra disposición, teniendo en cuenta las presuntas disposiciones del enemigo y respetando las limitaciones impuestas por

Traducido por Otrebla 2001

la Ordenanza sobre premios. Esto podríamos hacer de las siguientes formas:

A. Ataque a barcos que navegan de forma independiente

Para este propósito, se asignaron a los submarinos áreas de operación individuales al oeste de Irlanda y Gran Bretaña. Como las operaciones contra estos buques también debían realizarse de acuerdo con las disposiciones de la Ordenanza de premios, las áreas de operación asignadas no estaban cerca de la costa, sino más al oeste para garantizar que los submarinos estuvieran libres en la medida de lo posible. a partir de la observación de las patrullas aéreas terrestres previstas.

También se asignaron submarinos para operaciones (según las mismas disposiciones de la Ordenanza de premios) en el Mar del Norte, donde la mayor parte del transporte marítimo era neutral. Estos barcos neutrales vinieron en su mayor parte de Escandinavia dando la vuelta al Skaw, o viniendo de Bergen más al norte y navegando en diagonal a través del Mar del Norte hasta la costa este de Inglaterra.

Durante el curso de estas operaciones, descubrimos que el enemigo había hecho todo lo posible para que nuestros barcos no pudieran llevar a cabo sus operaciones de acuerdo con la Ordenanza del Premio. Entre otras medidas:

1. Había organizado un sistema de reconocimiento aéreo que se extendía hacia el oeste. en el Atlántico mucho más allá de los confines de las aguas costeras. El Almirantazgo había estacionado portaaviones allí para asegurar el área contra los submarinos por medio de patrullas aéreas. Esta amenaza de ataque aéreo en alta mar colocó a los submarinos, que estaban obligados a realizar sus operaciones contra los buques mercantes en la superficie, en una desventaja muy grave. El 17 de septiembre de 1939, *U-39* (Teniente-Comandante Glattes) avistó el portaaviones *Arca real* cruzando en su área y la atacó. Disparó tres torpedos con pistolas magnéticas, todos los cuales explotaron prematuramente bajo el agua, cerca del barco pero antes de que llegaran a una posición debajo de ella, robándonos así la posibilidad de un éxito sobresaliente. Tampoco eso fue todo. Como resultado de las columnas de agua arrojadas por la explosión de los torpedos, los destructores que escoltaban al portaaviones pudieron descubrir el submarino y destruirlo. La tripulación se salvó.

El 19 de septiembre de 1939, en las mismas inmediaciones *U-29* (Teniente-Comandante Schuhart) atacó el portaaviones *Valiente* Fue más afortunado. Los torpedos explotaron correctamente y el portaaviones se hundió.

En vista de estos dos incidentes, el Almirantazgo británico llegó a la conclusión de que el patrullaje de estas áreas marítimas por valiosos portaaviones era un negocio demasiado arriesgado y retiró a todos los portaaviones del Atlántico. Esto, por supuesto, facilitó mucho las cosas a los submarinos.

Traducido por Otrebla 2001

2. Muy pronto, los comandantes de submarinos comenzaron a informar que los vapores utilizaban su radio tan pronto como avistaron un submarino. Hicieron la señal SSS y agregaron su posición. Generalmente, aviones o buques de guerra británicos aparecerían en la escena y obligarían al submarino a sumergirse y, en consecuencia, a abandonar sus operaciones contra el vapor en cuestión. La similitud de estas señales especiales (SSS en lugar de SOS) no nos dejó ninguna duda de que estaban siendo utilizadas siguiendo instrucciones generales emitidas por el Almirantazgo, que así había incorporado los buques mercantes a su red de inteligencia. Esto era contrario a las disposiciones del Acuerdo del Submarino de Londres que prohibía a los mercantes participar de cualquier forma en una operación de guerra. De hecho, un poco más tarde cayó en nuestras manos una copia de las Instrucciones del Almirantazgo de 1938 para confirmar este punto (ver Apéndice 2).

3. El 6 de septiembre de 1939, un submarino *(U-38)* fue disparado por primera vez por un buque mercante a la vista. Dos semanas más tarde, el Ministerio de Información británico emitió un comunicado de que un buque mercante británico había contratado y conducido desde un submarino alemán; la declaración estaba redactada en términos elogiosos, lo que implicaba obviamente que aquí había un ejemplo que todos podrían seguir. El 26 de septiembre, el señor Churchill, primer lord del Almirantazgo, anunció el armamento de todos los buques mercantes británicos contra el ataque de los submarinos, confirmando así oficialmente que los casos aislados de buques mercantes armados que ya habíamos llegado a nuestro conocimiento eran, de hecho, el comienzo. del armamento de toda la marina mercante británica. En una transmisión el 1 de octubre de 1939, el Almirantazgo pidió a todos los barcos de vapor que embestieran a los submarinos alemanes.

Poco después nos enteramos de que el envío neutral también siguió su ejemplo.

U-3 informó desde el Mar del Norte: 'Barco sueco *Pistola* se detuvo por la noche a la luz de la luna brillante. El capitán subió a bordo. Papeles no del todo satisfactorios. 36 toneladas de explosivos declarados para el Ministerio de Guerra belga. Vaporera, sin embargo, con rumbo 280 ° y 15 millas al sur del Naze. Mientras la tripulación de premio se estaba haciendo cargo, el vapor hizo un repentino intento de embestir con el timón a toda velocidad. Los U-boat lograron evadir la proa del vapor solo mediante diesel de uso inmediato y máximo. El barco de vapor luego lo hundió la tripulación del premio.

4. Por regla general, todos los buques mercantes navegaban sin luces de la misma forma. como buques de guerra. Por la noche era muy difícil en un submarino al avistar una forma sombría, decidir si era un crucero auxiliar o un mercante ordinario. Para poder disimular detalles, el submarino se vio obligado a acercarse a una distancia comparativamente corta. Si luego hacía una señal con una lámpara ordenando al barco que se detuviera o hacía uso de su reflector, el resplandor interfería con su propia disposición para la acción y al mismo tiempo delataba su posición exacta a cualquier barco cercano.

Traducido por Otrebla 2001

proximidad. Si ese barco resultaba ser un barco armado o quizás un 'barco Q', el submarino tenía muchas posibilidades de ser destruido por una repentina ráfaga de disparos.

A todos estos obstáculos con los que nos enfrentamos las medidas enemigas en nuestros esfuerzos por librar la guerra contra el comercio de acuerdo con las disposiciones de la Ordenanza de premios, se agregó otro, esta vez una limitación adicional que nos impuso nuestro propio bando. Se impuso como resultado de un incidente ocurrido inmediatamente después de la declaración de guerra. El 4 de septiembre de 1939, *U-30* hundió el transatlántico británico *Atenas.* El barco navegaba sin luces, con un rumbo inusual y zigzagueando. El comandante del submarino llegó a la conclusión de que debía ser un crucero auxiliar y lo hundió. Como resultado de este hecho, se emitieron las siguientes órdenes a todos los submarinos esa misma noche: "Por orden del Führer y hasta nuevas órdenes, no se tomarán medidas hostiles contra los transatlánticos, incluso cuando naveguen con escolta".

Esta orden colocó a los buques de pasaje en una categoría especial propia, ya que, según el derecho internacional, si navegaban con escolta, podían hundirse sin más preámbulos.

También se emitieron órdenes de que todos los barcos franceses debían recibir un trato especial. El 3 de septiembre los submarinos recibieron la siguiente orden: «Con efecto a partir de las 17.00 horas de hoy, Francia se considera a sí misma en guerra con Alemania. Por el momento, no tomaremos ninguna medida salvo en defensa. Esto se aplica igualmente a la guerra contra el comercio ».

El 6 de septiembre de 1939, esta orden se hizo más estricta con la siguiente adición: 'Situación *vis-à-vis* Francia todavía no aclara. Nuestras propias acciones, incluidas las acciones contra los buques mercantes, se limitarán únicamente a las necesarias en defensa propia. No se detendrán los buques que hayan sido identificados como franceses. Se evitará rigurosamente cualquier “incidente” con Francia ».

Esto significaba que los buques franceses debían recibir un trato mejor incluso que los neutrales, ya que estos últimos, de conformidad con las disposiciones de la Ordenanza sobre premios, podían detenerse, inspeccionarse y, si se determinaba que transportaban cargas prohibidas, podían incautarse o hundirse en el barco. lugar. Antes de detener cualquier barco, ahora se requería que el comandante del submarino tratara de asegurarse de que no era un barco francés, ya que no se le permitía interferir de ninguna manera con un barco francés. Esto era muy difícil, a menudo imposible y, por la noche, completamente fuera de lugar.

Todas estas órdenes tuvieron un efecto muy restrictivo en las operaciones de nuestros submarinos, exigieron mucho los poderes de observación e identificación de sus submarinos.

Traducido por Otrebla 2001

comandantes y les cargó con una gran responsabilidad. Además, no pocas veces aumentaron el peligro al que estaban expuestos los submarinos. La obligación de verificar la identidad obligó al submarino de día a exponer su periscopio durante un período mucho más largo de lo deseable, lo que podría conducir al descubrimiento del bote. Por la noche, la misma obligación obligaba al submarino a acercarse peligrosamente cerca de los buques hostiles en marcha y, a menudo, a retrasar su ataque, sin tener en cuenta cualquier cambio repentino que pudiera surgir en la situación y que bien podría exigir una acción rápida y el agarre de un fugaz. , oportunidad favorable.

Estas órdenes fueron emitidas por el propio Hitler, porque estaba decidido a dejar la apertura de las hostilidades reales a las potencias occidentales y todavía esperaba evitar una extensión real de la guerra, particularmente a Francia, a pesar de la declaración de guerra nominal de este último. Sólo cuando estas esperanzas no se materializaron, las órdenes restrictivas con respecto a los barcos franceses se cancelaron a finales de septiembre.

De la misma manera, el Alto Mando Naval reaccionó solo con extrema precaución y paso a paso a las medidas británicas que acabo de describir y que constituyeron una violación del Acuerdo Submarino de Londres. Lentamente y una por una, las restricciones a la conducción de las operaciones de los submarinos fueron eliminadas en una serie de órdenes del Alto Mando Naval, comenzando con el permiso para disparar contra los barcos que usaban su radio, que navegaban sin luces y que portaban armas, seguidos (como resultado de las instrucciones de embestir dadas a los barcos británicos) con permiso para atacar a todos los barcos identificados como hostiles y terminando con una declaración de áreas marítimas que se considerarían zonas operativas. Estos últimos fueron al principio restringidos, pero finalmente, el 17 de agosto de 1940, la totalidad de los mares alrededor de las Islas Británicas fueron declarados zona operativa.

Es, entonces, un hecho establecido que desde el principio el Alto Mando Naval Alemán se adhirió minuciosamente a las disposiciones del derecho internacional contenidas en el acuerdo de Londres y que fue solo paso a paso, en respuesta a las infracciones de estas disposiciones por parte del enemigo. , que nos permitimos cada vez más latitud, hasta que finalmente llegamos al escenario, como era inevitable que lo hiciéramos, donde el acuerdo de Londres se abandonó por completo y para siempre.

Todas estas vicisitudes y órdenes con respecto a las operaciones de los submarinos en la guerra contra el comercio fueron, por su trascendencia política, objeto de consulta y decisión conjunta entre el Alto Mando Naval, la Cancillería y el Gobierno. Estaban muy claramente gobernados por las exigencias políticas, en contraste con las instrucciones correspondientes dadas a sus propios

Traducido por Otrebla 2001

submarinos de los estadounidenses y los británicos. A principios de abril de 1940, por ejemplo, Churchill ordenó a los submarinos británicos que operaban en el Skagerrak durante el día que atacaran todos*alemán* barcos y de noche para atacar *todos* barcos sin previo aviso. Esta orden fue mucho más allá de todo lo contenido en las órdenes alemanas, ya que significaba que en estas aguas a partir de entonces naves neutrales*navegando con luces llenas*también sería hundido por submarinos británicos. (Declaración de Churchill en la Cámara de los Comunes, 8 de mayo de 1940.)

De la misma manera, al estallar la guerra con Japón el 7 de diciembre de 1941, Estados Unidos *En seguida* declaró el *entero* Océano Pacífico para ser un teatro de operaciones y desde el principio libró una guerra submarina sin restricciones en estas aguas. Los Estados Unidos, entonces, obviamente, no se sintieron perturbados por políticas o cualquier otra consideración. [7]

Como oficial al mando de las fuerzas de combate, por supuesto, recibí mis órdenes, emitidas progresivamente una tras otra desde el Alto Mando Naval, sobre la forma en que se debía llevar a cabo la guerra de submarinos por razones políticas. La liberación paso a paso resultante de las obligaciones derivadas del Acuerdo del Submarino de Londres correspondía totalmente a mis propios deseos y sugerencias. Sobre todo, estaba ansioso por ver la abolición de esas disposiciones, cuyo incumplimiento por parte del enemigo había aumentado tanto los peligros a los que estaban expuestos mis submarinos.

Sin embargo, aparte de mis propios puntos de vista sobre el tema, estaba obligado, por supuesto, a obedecer todas las órdenes que recibiera del Alto Mando Naval. A pesar de esto, en el juicio de Nuremberg, la responsabilidad principal por la forma en que, de acuerdo con las órdenes recibidas, se llevó a cabo la guerra de submarinos, se atribuyó al Mando de submarinos.

Sin embargo, en vista de las instrucciones que se habían dado a los barcos británicos incluso antes del estallido de la guerra y que los privaron de su condición de mercantes, y en vista de las instrucciones emitidas por los británicos y los estadounidenses para la conducción de su propio submarino. operaciones, el Tribunal Militar Internacional *me declaró inocente de los cargos derivados de la conducta alemana de las operaciones de submarinos.*

En el período del 3 de septiembre de 1939 al 28 de febrero de 1940, el brazo alemán de submarinos, operando de acuerdo con las disposiciones de la Ordenanza de premios y las órdenes subsidiarias que se emitieron de vez en cuando, hundió 199 barcos con un total bruto tonelaje de 701,985 toneladas. [Roskill, vol. Yo, p. 615.]

B. Ataque sin restricciones al sistema de convoyes previsto

Traducido por Otrebla 2001

Aquí, a juzgar por los ejercicios realizados en tiempos de paz, teníamos derecho a esperar un gran éxito. Por lo tanto, durante los primeros meses de la guerra hice repetidos esfuerzos para formar grupos compuestos por varios submarinos para poder combatir los convoyes con las tácticas que habíamos practicado en paz. Como precaución, cuando los submarinos tomaron sus puestos de guerra el 19 de agosto de 1939, envié a los comandantes de la 2da y 6ta Flotillas al mar en submarinos con ellos, de modo que debería tener comandantes subordinados ya en el mar para tácticas directas de la manada de lobos, si surgía la oportunidad de aplicarlas.

De hecho, sin embargo, las cosas salieron de otra manera. Durante la primera quincena de octubre se preveía la puesta en servicio de nueve nuevos barcos. Por fin, pensé, deberíamos tener la oportunidad que habíamos anhelado desde el comienzo de la guerra. El 1 de octubre de 1939, escribí en el diario de guerra del comando de submarinos:

> La característica sobresaliente de nuestra posición actual es la escasez de submarinos a nuestra disposición.

En vista de la incorporación de la navegación enemiga en los convoyes, no considero aconsejable distribuir los submarinos por separado en un área muy amplia. Nuestro objetivo debe ser localizar los convoyes y destruirlos mediante un ataque concentrado de los pocos submarinos disponibles. Encontrar un convoy en alta mar es una tarea difícil. Por lo tanto, nuestras operaciones deben concentrarse en aquellas áreas en las que las líneas de comunicación marítimas enemigas convergen y se unen, es decir, frente al suroeste de Inglaterra y en las proximidades de Gibraltar.

La posición frente a la costa inglesa disfruta de la ventaja de estar cerca. En las zonas costeras, sin embargo, el sistema de reconocimiento y patrulla es muy completo y se lleva a cabo desde un gran número de bases. En la presente estación del año se debe esperar un clima desfavorable. La desventaja de Gibraltar radica en su lejanía. Sin embargo, como nuestro curso allí cruza las rutas comerciales, probablemente también deberíamos cosechar recompensas mientras avanzamos hacia él. La ventaja de Gibraltar es el hecho de que es un punto focal para la concentración del transporte marítimo. Las condiciones climáticas también deberían ser más favorables que en las aguas del norte. Con respecto al reconocimiento y la patrulla, que sólo pueden realizarse desde el propio Gibraltar y desde Casablanca, la poca información que poseemos apunta a que se concentra principalmente en los propios estrechos.

He decidido operar contra el transporte marítimo de Gibraltar.

Método de ejecución. Cuanto mayor sea la concentración y mayor sea la

Traducido por Otrebla 2001

medida de sorpresa alcanzada, más seguro y completo será el éxito. Los submarinos se preparan para el mar en diferentes momentos. Por lo tanto, se harán a la mar en días diferentes y se dirigirán a una zona operativa al suroeste de Irlanda, que hasta ahora ha demostrado ser nuestro teatro de operaciones más rentable. Cuando todos los submarinos hayan llegado a la zona, esperarán allí las órdenes de proceder del mando de submarinos. El momento de la emisión de estas órdenes por parte de este último dependerá de la situación en ese momento. El comandante Hartmann se hará a la mar en *U-37* al mando de este grupo atlántico y dirigirá las operaciones contra los convoyes cuando se presente la oportunidad. Si, en su opinión, el área frente a Gibraltar parece ofrecer pocas perspectivas de éxito, puede usar su propia discreción y trasladarse a un área un poco más alejada de las bases enemigas, en algún lugar a lo largo de la costa hispano-portuguesa. En cualquier caso, seleccionará su nueva posición únicamente con el fin de atacar a los barcos enemigos que avanzan hacia el noroeste y viceversa.

Sin embargo, las cosas no se materializaron como esperaba. De los nueve submarinos nuevos que se esperaban, solo tres estaban listos, los otros seis no estaban disponibles como resultado de retrasos en los astilleros, pérdidas y misiones especiales. El 17 de octubre, estos tres submarinos, actuando al unísono, atacaron un convoy, hundiendo tres y posiblemente cuatro vapores y perdiendo el éxito debido a las fallas de los torpedos. Un barco tuvo que romper el compromiso porque no tenía más torpedos. Con sólo dos barcos restantes, se perdió el contacto con el convoy, que tenía cobertura aérea.

Casi lo mismo sucedió en la segunda quincena de octubre y principios de noviembre. En cada ocasión, el número de submarinos disponibles no fue lo suficientemente grande como para permitirles localizar convoyes en alta mar y lanzar ataques conjuntos contra ellos. Esto, en mi opinión, parecía demostrar claramente que el número de submarinos disponibles era todavía demasiado pequeño para que pudiéramos acumular de manera rentable el tipo de concentración de fuerzas que había previsto. Por lo tanto, decidí que, por el momento, enviaría cada submarino solo al Atlántico tan pronto como lo recibiera de los astilleros de construcción naval y se le pusiera en servicio. No fue hasta el verano de 1940 que se pudo comenzar de nuevo con las operaciones conjuntas. Estos tuvieron un éxito inmediato y considerable. En octubre de 1940, por ejemplo,

Sin embargo, los éxitos logrados en octubre de 1939 contra convoyes al oeste de Gibraltar con un número totalmente inadecuado de barcos demostraron que el submarino podía, de hecho, emplearse con éxito contra barcos que navegaban en convoy. Fue también durante estas primeras operaciones cuando surgió otra

Traducido por Otrebla 2001

De hecho, es decir, que la dirección táctica de un ataque a un convoy no siempre y con certeza puede ser ejercida por un comandante en el mar en un submarino, y que en cualquier caso no era necesario. Para poder permanecer en la superficie para dirigir las operaciones, el comandante subordinado en control táctico tenía que permanecer lo suficientemente lejos del convoy para estar fuera del alcance de su avión de escolta. Pero si lo hacía, el convoy no podía verlo y, por lo tanto, se le robaba la información esencial "in situ" y el poder de observación. Si por el contrario permanecía más cerca de su objetivo, se vería obligado a observar las mismas precauciones defensivas que cualquier otro submarino en acción. Además,*absolutamente esencial* hacerlo para asegurar el éxito de la operación. Finalmente, el comandante subordinado que sería designado para este deber fue requerido urgentemente en casa para el entrenamiento de nuevos barcos y tripulaciones y para supervisar sus preparativos finales para el mar tan pronto como estuvieran en condiciones para el servicio.

Habiendo decidido, por estas razones, en contra del mando táctico en el mar, pudimos, mediante la experimentación, llegar a la conclusión positiva de que yo mismo podría dirigir con bastante facilidad el *entero* Operación táctica contra un convoy desde mi cuartel general en tierra. Mis funciones principales a este respecto eran transmitir a los submarinos en el mar toda la información sobre el enemigo que recibí de una variedad de fuentes de inteligencia, para corregir o aclarar cualquier información errónea o engañosa enviada por los propios submarinos, para dar órdenes a los submarinos individuales o grupos, para coordinar las tareas de mantener el contacto e intervenir en caso de que se pierda el contacto con el enemigo. Mi control, por tanto, se extendió*hasta el momento del lanzamiento de un ataque,* pero *no* al ataque real en sí. En este último cada comandante actuó de manera independiente, y de la eficiencia, iniciativa y determinación de cada uno de ellos dependía el éxito de las operaciones a las que yo los había conducido solidariamente. De los comandantes y sus tripulaciones recaía el peso de la lucha y, por lo tanto, a ellos se les debía dar el crédito de cualquier éxito.

Mi "conocimiento sobre el terreno" y mi capacidad para "sentir" cómo estaban las cosas en el Atlántico demostraron ser mayores de lo que esperábamos. Después de cada operación, pedí a cada capitán que me informara personalmente y en detalle. Estos informes, junto con la información adicional sobre cualquier punto especial transmitido por los comandantes a los miembros del personal de mi cuartel general y las anotaciones en los diarios de guerra de los submarinos, me dieron una buena imagen general de la situación en el mar en todo el conjunto. guerra. Durante cualquier operación contra un convoy, los informes meteorológicos y las señales inalámbricas realizadas por los participantes

Traducido por Otrebla 2001

Los submarinos rápidamente dieron al comando de submarinos una imagen clara de las disposiciones del enemigo y de lo que estaba sucediendo. La introducción por parte de los submarinos de señales de código corto, tan breves que el DF enemigo sólo podía localizar la posición del transmisor de forma muy aproximada, si es que lo hacía, resultó ser de gran valor. Si, como ocurría a veces, mi 'imagen en el acto' parecía no ser lo suficientemente clara, solía pedir por radio más información y, por regla general, recibía una respuesta en media hora. Siempre que se me pedía que tomara una decisión especial, que dependía del conocimiento preciso de cualquier circunstancia particular dada, solía hablar personalmente en un lenguaje de código con uno de los comandantes a quien había informado previamente por radio de la hora precisa en la que lo haría. llamarlo. Entonces me pondrían completamente en la imagen. Estos procedimientos especiales,

Como regla general, también nos encargamos de que el Oficial de Estado Mayor de Operaciones y el oficial especialmente designado para ayudarlo en cada operación contra un convoy fueran comandantes de submarinos probados con experiencia en la guerra, que también habían participado en ataques a convoyes. . Los comandantes Oehrn y Hessler y el teniente comandante Schnee, quienes ocuparon estos puestos durante mucho tiempo en el Cuartel General, Comando de Uboat, estaban todos altamente calificados a este respecto. Además, en la persona del Comandante Godt, mi Jefe de Estado Mayor, teníamos un hombre de imperturbabilidad inquebrantable, que fue de inmensa ayuda para llegar a una apreciación fáctica de cualquier situación dada.

Por estos medios se hizo todo lo humanamente posible para asegurar la unidad de ideas y pensamiento entre los comandantes de submarinos en el trabajo en el mar y los oficiales de estado mayor sentados en su cuartel general en casa.

C. Colocación de minas por submarinos

Al comienzo de la guerra, gracias a las restricciones impuestas a su libertad de acción y la escasez de su número, no califiqué muy bien las posibilidades de que mis submarinos pudieran obtener un éxito considerable en la guerra contra el transporte marítimo. Estoy ansioso, por lo tanto, de infligir, en la medida de lo posible cerca de la costa, el máximo daño posible al enemigo en sus propias aguas territoriales, dentro de, es decir, el límite de las tres millas y en la medida de lo posible en el territorio. proximidad de sus puertos y puntos focales del comercio marítimo. Para ello, se dispuso de dos tipos de minas terrestres, la TMB con 800-1.000 libras de explosivo para su uso en profundidades de 12 a 15 brazas y, desde principios de 1940, la TMC con 2000 libras de explosivo para su uso en profundidades de hasta 20 brazas. Estas minas fueron detonadas por el campo magnético de cualquier barco que pasara sobre ellas.

Traducido por Otrebla 2001

la Inspección de Minas y Defensas Portuarias a cargo del Vicealmirante Rother.

La colocación de minas en aguas territoriales sin previo aviso es admisible en virtud del derecho internacional. Las operaciones en las inmediaciones de los puertos también ofrecían muchas más oportunidades para los ataques con torpedos a los buques de guerra.

El uso de submarinos para la colocación de minas en los accesos a los puertos y en los puntos focales debajo de la costa, donde el mar era poco profundo, donde las mareas corrían con fuerza y donde estarían en las inmediaciones de patrullas hostiles, exigía un alto grado de eficiencia y determinación por parte de los comandantes de submarinos; y demostraron que poseían plenamente estas cualidades.

Al principio, la idea de operar así en las mismas fauces del enemigo se consideró en general como una empresa muy audaz y peligrosa. La mayoría de los comandantes de submarinos consideraban que las órdenes de operación sobre el tema que había redactado en tiempo de paz como parte de nuestro plan de movilización eran muy difíciles, si no imposibles, de llevar a cabo. De hecho, casi todas las empresas que había planeado resultaron viables. Durante los primeros meses de la guerra las medidas defensivas del enemigo aún estaban en proceso de organización.

Se llevaron a cabo treinta y cuatro misiones de este tipo. Excepto en dos casos, uno en el Clyde y otro frente a Dover, en los que dos barcos (*Sub-16,* El teniente comandante Wellner y *U-33,* El teniente comandante von Dresky) se perdieron, todos los barcos comprometidos regresaron ilesos a sus bases, justificadamente orgullosos de lo que habían logrado.

Las operaciones mineras en el Mar del Norte fueron realizadas por los barcos de 250 toneladas, que, gracias a su pequeño tamaño, eran ideales.

Hasta el 1 de marzo de 1940, se colocaron minas en las siguientes localidades:

Costa oeste de Gran Bretaña: Loch Ewe, Clyde, Liverpool, Swansea, Canal de Bristol.

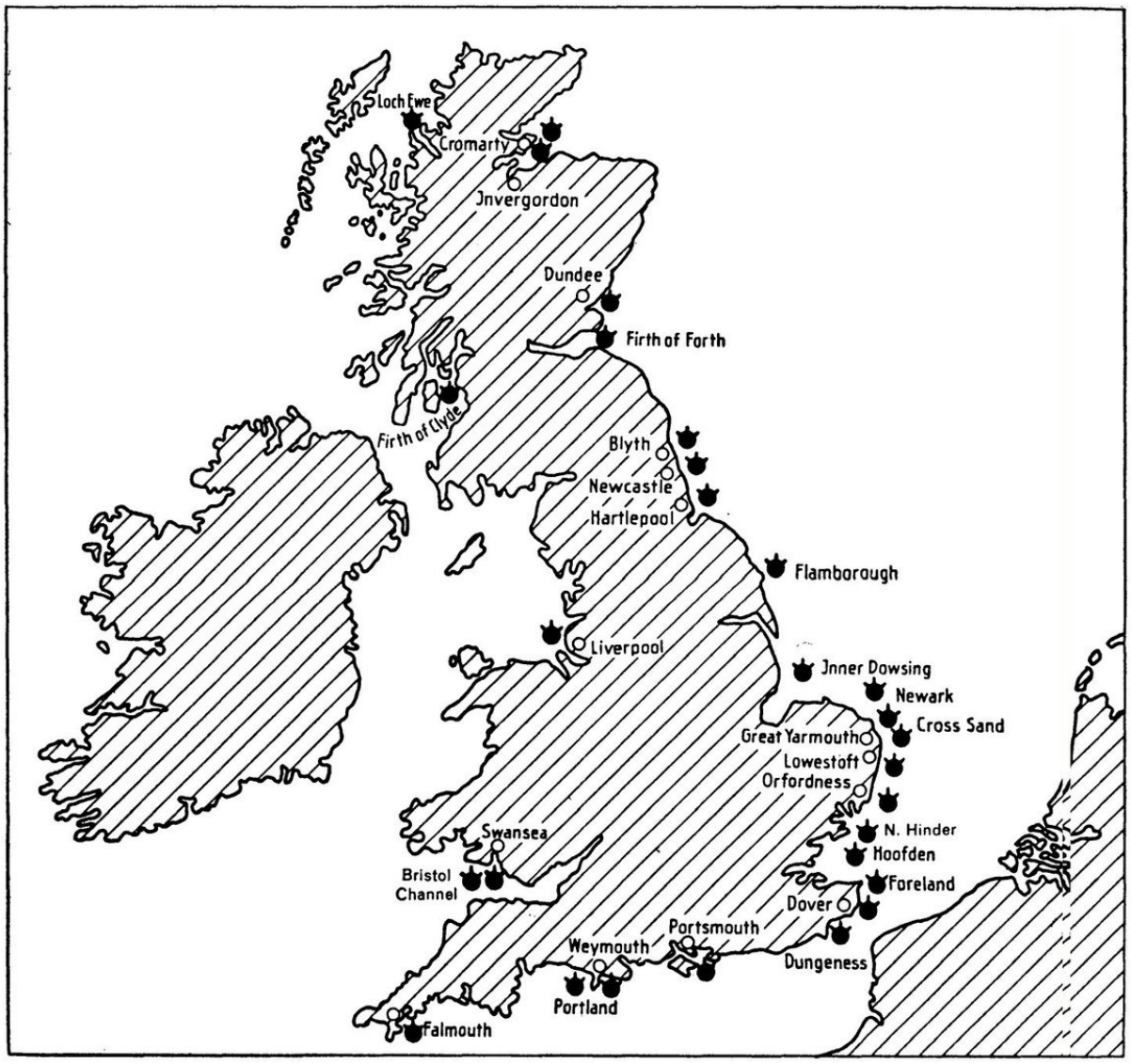
Costa del Canal: Falmouth, Portland, Weymouth, Portsmouth, Dover.

Costa este: Invergordon, Dundee, Firth of Forth, Blyth, Newcastle, Hartlepool, Radiestesia interior, Newark, Cross Sand, Lowestoft, Orfordness, Dungeness, Cromarty, Great Yarmouth, Hoofden,[8] Foreland, North Hinder, Flamborough (ver mapa 1).

Con respecto al éxito logrado, de los anuncios enemigos recogidos

Traducido por Otrebla 2001

Inmediatamente después de que se colocaron los campos de minas, tuvimos la fuerte impresión de que habían demostrado ser muy efectivos. Escuchamos, por ejemplo, una advertencia del Almirantazgo de numerosas áreas de peligro frente a Liverpool. Esto se entregó solo unas horas después *U-30* (El teniente Lemp) había colocado con mucho éxito una gran cantidad de minas en aguas poco profundas, y mostró que algunos barcos debían haberlas alcanzado. Finalmente, Liverpool, el puerto más grande e importante de la costa oeste, tuvo que ser cerrado durante un tiempo por el Almirantazgo, lo que parecía indicar que se consideraba que esta era la única forma de evitar más pérdidas.



MAPA I

Traducido por Otrebla 2001

Los mensajes recibidos de barcos hundidos o dañados mostraban que los campos de minas despedidos en otros puertos y en los puntos focales también estaban pasando factura.

La historia oficial británica de *La guerra en el mar* da las siguientes cifras de hundimientos por minas hasta el 1 de marzo de 1940: 115 barcos hundidos con un tonelaje total de 394,533 toneladas. [Roskill, Vol I, pág. 615.]

Estas cifras representan la *total* pérdidas sufridas por las minas alemanas. Además de los submarinos, los destructores alemanes jugaron un papel considerable en la consecución de estos resultados. Bajo el mando del comodoro Bonte, realizaron una serie de incursiones nocturnas durante el invierno de 1939-1940, colocando minas a lo largo de la costa este de Gran Bretaña.

Las actividades de los submarinos en aguas costeras enemigas también incluyeron operaciones dirigidas principalmente contra buques de guerra enemigos. El más notable de ellos fue sin duda la penetración de *U-47* (Teniente-Comandante Prien) en Scapa Flow. Esta hazaña, por la especial planificación que conlleva, la brillantez con que fue realizada por Prien y las repercusiones que causó, merece una descripción más detallada.

Desde el principio siempre tuve en mente la idea de una operación contra Scapa Flow. Sin embargo, consciente del fracaso de los dos intentos realizados en la primera guerra por el teniente comandante von Hennig y el teniente Emsmann, y de las enormes dificultades que entrañaban, desde el punto de vista tanto de la náutica como de la navegación, por el momento tenía , al menos, abandonó la idea.

Las principales dificultades surgieron de las corrientes excepcionales que prevalecen en el área de Scapa. En Pentland Firth, por ejemplo, había una corriente de 10 millas por hora con regularidad. Como la velocidad máxima bajo el agua de un submarino era de solo 7 nudos, esto significaba que la corriente podía llevar al submarino a donde quisiera, sin que este último pudiera hacer nada al respecto. Además, teníamos que asumir, por supuesto, que las entradas a Scapa, el más importante de todos los fondeaderos de la flota británica, estarían tan bien protegidas por redes, campos de minas, barreras flotantes, guardias y patrullas, que el Almirantazgo, con toda su gran experiencia en estos asuntos, y el Comandante en Jefe de la Flota Nacional debía tener plena confianza en la eficacia de las medidas tomadas y estar seguro de que los buques de guerra británicos estaban perfectamente seguros en su fondeadero.

A primera vista, entonces, una operación contra Scapa Flow parecía ser la más audaz de las empresas audaces. Recuerdo que un día estaba sentado frente a un mapa de Scapa y pensando en él, cuando de repente mi mirada se posó en

Traducido por Otrebla 2001

El teniente comandante Oehrn, el oficial de personal de operaciones de mi personal y un hombre con una mente excepcionalmente clara y decidida. Con su manera característicamente decisiva, se volvió hacia mí y dijo: '¿Sabe, señor? Estoy bastante seguro de que*podría* encuentra una manera de entrar. Esta opinión, expresada por el hombre en cuyo juicio yo confiaba más entre todos los oficiales de mi personal, me dio el ímpetu final que necesitaba para abordar el problema en serio y en detalle. Al estallar la guerra, pedí inmediatamente al Alto Mando Naval una copia de su informe sobre Scapa Flow, que habían elaborado con la información disponible. Contenía, entre otras cosas, el *presunto* obstáculos que protegen las distintas entradas. El 11 de septiembre de 1939, recibí información complementaria de nuestra Flota Aérea II en forma de fotografía aérea que mostraba buques de guerra pesados y ligeros en Scapa en el área al norte de Flotta y en el sonido entre Swetha y Risa. Además recibí del capitán de*Sub-16* (Teniente-Comandante Wellner) que había estado operando en el área de las Orcadas, un informe muy valioso sobre las patrullas, la iluminación y las corrientes predominantes en el área. Opinaba que si teníamos la suerte de elegir un momento en el que ocurriera el auge *abierto,* deberíamos poder penetrar en Scapa Flow a través de Hoxa Sound. Luego le pedí a Air Fleet II que me obtuviera fotografías aéreas lo más precisas y detalladas posible de todos los obstáculos que protegen las distintas entradas a Scapa Flow. El 26 de septiembre recibí un conjunto de excelentes fotografías.

Después de un examen detenido de estas imágenes, llegué a las siguientes conclusiones:

1. Penetrar los obstáculos en Hoxa Sound parece casi imposible.
La penetración a través de los de Switha Sound y Clesstrom Sound está fuera de discusión.

2. Holm Sound está completamente bloqueado por dos buques mercantes, aparentemente hundidos, que se encuentran en diagonal a través del canal de Kirk Sound, y un tercer barco al norte de los otros dos. Al sur de la misma y corriendo hasta Lamb Holm hay un canal estrecho de unos 50 pies de ancho, en el que la profundidad es de unas brazas y en ambos lados hay aguas poco profundas. Al norte de los barcos mercantes hay otro pequeño canal. La orilla a ambos lados está prácticamente deshabitada. Aquí, creo, ciertamente sería posible penetrar, de noche, en la superficie en aguas flojas. Las principales dificultades serán de navegación. [Diario de guerra del comando de submarinos, 15 de octubre de 1939.]

Sobre esto decidí permitir que se hiciera un intento. Mi elección recayó en el teniente comandante Prien, el capitán de*U-47.* En mi opinión, poseía todas las cualidades personales y la capacidad profesional necesarias. Le entregué todo el expediente sobre el tema y lo dejé libre para aceptar la tarea o no, ya que él

Traducido por Otrebla 2001

vio encajar. Agregué que quería que lo pensara durante al menos cuarenta y ocho horas antes de darme su respuesta.

Después de un examen minucioso de toda la información disponible, Prien aceptó.

Para que la operación tuviera éxito era fundamental que se mantuviera el secreto absoluto. Por lo tanto, revelé mis intenciones sólo al Comandante en Jefe, y le informé personalmente y de boca en boca. El momento más adecuado para el intento pareció ser la noche del 13 al 14 de octubre, cuando ambos periodos de agua estancada ocurrirían durante las horas de oscuridad y cuando habría luna nueva. Decidí que Prien no debería llevar minas, solo torpedos. Porque todo el objeto de la operación era insistir en el ataque a los objetivos que*sabíamos* estaría allí.

A las once de la mañana del 14 de octubre recibimos un informe británico de que el acorazado *Roble Real* había sido hundido, presumiblemente por un submarino. El 17 de octubre, Prien regresó a la base de Wilhelmshaven. Informó de la siguiente manera:

El paso en ambos sentidos a través de Holm Sound se logró solo con la mayor dificultad. Me vi obligado a pasar muy cerca de los barcos del bloque, y en el pasaje de regreso me encontré con una corriente de 10 millas por hora corriendo contra nosotros. No se vigilaba Holm Sound. Fuera de Scapa solamente*Rechazar* y *Roble Real.*En el primer ataque se anotó un golpe en *Repulse* arcos. Habiendo recargado dos tubos, realizó un segundo ataque poco después. Tres hits en*Roble Real.* La nave estalló a los pocos segundos. Después de dejar Holm Sound, se observó una gran actividad anti-submarinos (con cargas de profundidad) en Scapa Flow. Estaba muy molesto por el brillo de la aurora boreal.

Prien había cumplido su tarea con gran audacia, eficiencia sobresaliente y juicio ejemplar.

Era obvio que después de este éxito, los británicos examinarían meticulosamente todos los canales de entrada posibles y se asegurarían de que todos estuvieran completamente sellados y que mientras esto se hacía, trasladarían la flota de Scapa a algún otro fondeadero. Supuse que las posibles alternativas que considerarían serían Loch Ewe, Firth of Forth y Firth of Clyde, e inicié operaciones apropiadas de submarinos en todas estas localidades. Esta vez, los submarinos estaban equipados principalmente con minas, ya que no podíamos estar seguros de que los barcos estuvieran anclados cuando llegaran a sus respectivas áreas de operaciones.

Traducido por Otrebla 2001

Más tarde supimos que el acorazado *Nelson* golpeó una de las minas despedidas en Loch Ewe por *U-31* (Teniente Comandante Habekost) y había sufrido graves daños. También escuchamos, inmediatamente después *U-21* (El teniente comandante Frauenheim) había colocado el campo minado en el Firth of Forth, que el crucero *Belfast* había golpeado una mina allí. En las operaciones en el Clyde *U-33* y toda su tripulación se perdió. La historia oficial británica de *La guerra en el mar* tiene esto que decir sobre la atrevida hazaña de Prien:

Debe darse todo el crédito al teniente Prien por el valor y la determinación con que puso en ejecución el plan de Doenitz ... Naturalmente, continuaron las dudas con respecto a la ruta por la que había entrado realmente. Podría haber sido alrededor de uno de los pasajes al final de los botavaras, para vigilar donde estaban estacionadas las pocas patrulleras disponibles, o podría haber sido a través de una de las entradas orientales imperfectamente bloqueadas. Una sola cosa era segura: que todas las entradas debían estar lo más seguras que fuera humanamente posible con la menor demora. Pero esto llevaría tiempo y, mientras tanto, la Home Fleet no pudo usar su base elegida. Irónicamente, una nave de bloques destinada a ser hundida en la entrada utilizada en realidad por *U-47* llegó a Scapa Flow el día después de la *Roble Real* se hundió ...

Después del hundimiento del *Roble Real,* dijo el Primer Lord al Gabinete, en octubre 18, que pensaba que Scapa era en la actualidad bastante inadecuado como base para la flota. Después de mucha discusión, se decidió continuar usando Loch Ewe como base temporal, mientras se mejoraban las defensas de Scapa. Pero el enemigo adivinó correctamente que podríamos hacer este movimiento y, como Loch Ewe estaba aún peor defendido que Scapa, no era de extrañar que el buque insignia del almirante Forbes, el *Nelson,* fue gravemente dañado el 4 de diciembre por una de varias minas que había sido colocada en la entrada cinco semanas antes por un submarino. El 21 de noviembre el nuevo crucero *Belfast* fue minada en el Firth of Forth y su espalda rota, evento que mostró que los temores del almirante Forbes con respecto a la vulnerabilidad del largo acercamiento a Rosyth a la minería habían sido bien fundados ...

Hasta el 4 de enero, cuando se habían explotado cinco más de las dieciocho minas colocadas en el Canal, no se consideró seguro enviarla a Portsmouth para su reparación. El evento se mantuvo hábilmente en secreto para el enemigo, pero las implicaciones fueron extremadamente graves, ya que quedó claro que, hasta que la mina magnética fuera dominada, cualquiera de nuestros puertos y bases principales podría estar cerrado durante semanas. [Roskill, vol. 1, págs. 74, 78, 88.]

Esta descripción muestra claramente las dificultades en las que se encontraron los británicos con respecto a sus bases navales como resultado de estos submarinos.

Traducido por Otrebla 2001

operaciones, por no hablar de las pérdidas que habían sufrido.

Para continuar el enjuiciamiento de estas operaciones contra buques de guerra que se habían iniciado en Scapa Flow, a continuación dirigimos nuestra atención a una consideración de la *zonas de mar* en el que la Flota Británica, después de la pérdida de Scapa Flow como fondeadero, era más probable que permaneciera. En mi diario de guerra escribí el 18 de octubre de 1939: 'Después de *U-47* 'La explotación de Scapa Flow, la localidad en la que es más probable que encontremos partes de la Flota Nacional me parece que se encuentra en la zona marítima al oeste de las Orcadas. Fue de acuerdo con esta apreciación que ordené *U-56* y *U-59 a* esta área.

El 30 de octubre de 1939, el comando de submarinos recibió la siguiente señal de *U-56* (Teniente-Comandante Zahn): '1000. *Rodney, Nelson, capucha* y diez destructores, Cuadrado 3492, 240 °. Se dispararon tres torpedos. Ninguno explotó.

La tripulación de *U-56,* que, por supuesto, estaba sumergido en ese momento, escuchó claramente el ruido del impacto cuando los tres torpedos golpearon el *Nelson.* Los tres no pudieron explotar. El comandante, que había lanzado su ataque con gran audacia cuando estaba rodeado por doce destructores de escolta, estaba tan deprimido por este fracaso, en el que no tenía ninguna culpa, que me sentí obligado a retirarlo por el momento de las operaciones activas y emplearlo como instructor en casa.

Escuchamos que en el momento de este incidente, Churchill estaba a bordo del *Nelson.*[9] Más tarde, recuerdo, vi algunos recortes de prensa en Nuremberg que confirmaron esto,

Este ataque abortado por *U-56 fue* un fallo excepcionalmente grave. Pero mi decisión de enviar dos barcos para operar al oeste de las Orcadas resultó ser correcta.

Como comentario final sobre esta primera fase de la guerra hasta el 1 de marzo de 1940, los siguientes puntos merecen atención:

La moral de las tripulaciones de los submarinos había demostrado ser la más alta. Todos estaban convencidos de la gran importancia del brazo de los submarinos en la guerra naval.

Igualmente, los tres tipos de embarcaciones, el pequeño Tipo II de 250 toneladas, el mediano Tipo VIIc de 517 toneladas y el gran Tipo IX de 740 toneladas, habían cumplido todas nuestras expectativas. El mediano Tipo VII, en particular, demostró que, además de su armamento relativamente poderoso y su manejabilidad, también poseía un radio de acción que en la práctica era mayor que el que se le atribuye en nuestro cauteloso

Traducido por Otrebla 2001

cálculos en tiempo de paz. En 1942, por ejemplo, estos barcos pudieron operar desde sus bases en la costa francesa del Golfo de Vizcaya frente a la costa este de América del Norte sin tener que repostar en el viaje de ida o de vuelta a casa.

Las tripulaciones de los submarinos tenían su nave en alta estima como instrumento de guerra.

Este veredicto favorable sobre el valor operacional del submarino debe calificarse en dos aspectos. En varios barcos, los lechos del motor resultaron ser demasiado débiles para resistir el esfuerzo de un largo viaje y tuvieron que ser reemplazados. Esto requirió un largo período en el muelle y la consecuente lamentable pérdida de días en el mar. El segundo aspecto se refería a las válvulas de escape, cuya función es cerrar las aberturas de escape de los dos motores diésel cuando el barco se sumerge. El diseño, sin embargo, resultó ser desafortunado. Las válvulas cerradas *contra* la presión del agua y, por lo tanto, no fueron presionados hacia atrás en su asiento como lo habrían sido si tuvieran que funcionar de manera realmente eficiente, con el resultado de que a mayores profundidades no eran impermeables. Poco a poco, una cantidad muy considerable de agua penetró en el barco, lo que dio lugar a una situación peligrosa, sobre todo en el caso de un barco sometido a una larga persecución por parte del enemigo. Es muy posible que algunos de los barcos que se perdieron en los primeros días de la guerra se hayan vuelto incontrolables por esta inundación y se hayan visto obligados a salir a la superficie, siendo víctimas de los barcos de superficie enemigos.

Siempre he sostenido que la instrucción y la práctica del buceo a profundidades considerables deberían desempeñar un papel destacado en el entrenamiento de submarinos en paz. Dado que el buceo a estas profundidades se convertiría en algo cotidiano en la guerra, en mi opinión era esencial que las tripulaciones estuvieran adiestradas a la perfección en la técnica involucrada y que los submarinos mismos debían ser probados en cuanto a rendimiento a este respecto. Cuando era oficial al mando de la flotilla Weddigen en 1936, había realizado una serie de ejercicios de este tipo, en los que todas las tripulaciones y barcos se habían desempeñado satisfactoriamente con la excepción de *U-12,* que, gracias a un material defectuoso, provocó una fuga y casi se perdió. Acto seguido, el Alto Mando Naval había ordenado que, como medida de seguridad, ningún submarino se sumergiera a una profundidad mayor de 150 pies. Esto lo consideré un error y supliqué en vano la cancelación del pedido. Por las lecciones que no se aprenden en paz, se paga un alto precio en la guerra.

En general, sin embargo, nuestros tipos de submarinos demostraron su valor en la guerra. Representaron un logro destacado por parte del Alto Mando Naval y, sobre todo, de los dos diseñadores, Schuerer y Broeking.

Traducido por Otrebla 2001

Pero la situación con respecto a los torpedos con los que iban armados los barcos era muy diferente. Poco después del comienzo de la guerra, se hizo evidente que las pistolas de disparo magnético, que detonarían el torpedo cuando alcanzara una posición debajo de su objetivo, no se habían perfeccionado de ninguna manera. Con mucha frecuencia, la pistola detonó demasiado pronto, mientras el torpedo todavía estaba en camino hacia el objetivo; o detonó al final de su recorrido; o no detonó en absoluto, incluso cuando pasó por debajo de su objetivo. También se descubrió que la profundidad a la que corrió el torpedo era considerablemente mayor que la profundidad a la que se había lanzado. Además, las pistolas de disparo de contacto tampoco siempre funcionaron correctamente.

Estos casos de fallas que salieron a la luz en los primeros días de la guerra nos obligaron a realizar repetidos cambios en las órdenes emitidas a los comandantes de submarinos, porque las causas reales de las fallas no fueron descubiertas por primera vez por los expertos técnicos. En la entrada de mi Diario de Guerra con fecha del 21 de enero de 1940, describí la secuencia de eventos que habían conducido a estas fallas de torpedos. (Ver Apéndice 3.)

Con respecto a la *causas* de los fracasos y su posterior erradicación, tendré algo que decir al final del próximo capítulo.

Por los éxitos obtenidos por los submarinos en la guerra contra el transporte marítimo, en la guerra contra las minas y en los ataques a los buques de guerra enemigos, tuvimos que pagar con la pérdida de catorce barcos. Fueron pérdidas graves, pero no sorprendieron al comando de submarinos y fueron muchas de las que habíamos anticipado. En cada caso, en la medida de lo posible, se examinaron minuciosamente las causas conocidas o presuntas de la pérdida. Esto era importante para permitir que el comando de submarinos mantuviera el ritmo de las medidas antisubmarinas enemigas y, si era posible, las contrarrestara.

En general, las medidas defensivas del enemigo no fueron ni más fuertes ni más débiles de lo que había anticipado en tiempos de paz. La eficacia del aparato asdic británico no había resultado ser tan perfecta como los británicos habían creído o, al menos, habían afirmado. Si hubiera sido entonces *U-39, U-29* y *U-56 lo haría* nunca me he puesto dentro del alcance de los portaaviones *Arca real* y *Valiente* y el acorazado *Nelson,* todo lo cual había sido rodeado por destructores de escolta. Este éxito limitado del aparato Asdic también era algo que había anticipado en tiempos de paz.

Como excusa para el número insuficiente de submarinos construidos después de la derogación del Acuerdo Naval Anglo-Alemán, de vez en cuando se ha afirmado que unas semanas después del comienzo de la guerra había declarado en mi Diario de Guerra que el enemigo Las medidas antisubmarinas no fueron tan efectivas como había anticipado.

Traducido por Otrebla 2001

Esto no fue así, ni hay en mi Diario de Guerra una entrada en ese sentido.

El hundimiento de estos catorce submarinos representó la dolorosa pérdida de unos cuatrocientos de nuestros submarinos y unas 9.500 toneladas de valioso tonelaje de buques de guerra.

En el otro lado del balance se encuentran las pérdidas infligidas por los submarinos al enemigo durante el mismo período: 199 barcos hundidos con un tonelaje total de 701,985 toneladas, además de la participación de los submarinos en las pérdidas por minas que había totalizado 115 barcos (394,533 toneladas), así como el acorazado *Roble Real* (29.150 toneladas) y el portaaviones *Valiente* (22.450 toneladas) hundidos, junto con los acorazados *Nelson* y *Barham,* y el crucero *Belfast* dañado.

Esta comparación muestra cuán económica es la guerra de submarinos. Con medios muy modestos, se pueden puntuar éxitos muy considerables a un coste que es tolerable en comparación con las ganancias obtenidas.

"Sólo los números pueden aniquilar", dijo Nelson, cuando hablaba de guerra naval. Eso ciertamente es válido, particularmente en la guerra submarina. Con un número adecuado de submarinos, se pueden obtener resultados fuera de toda proporción con el esfuerzo requerido.

Traducido por Otrebla 2001

7. EL NORUEGO FUNCIONAMIENTO Y EL CRISIS DEL TORPEDO

Abril de 1940: distribución de submarinos para evitar el aterrizaje británico, nuestros fracasos, fallos de disparo de torpedos, disparo magnético en aguas del norte, pérdida de fe en el torpedo, pero levanto la moral, tribunal de investigación y corte marcial, no hay suficiente investigación b Establecimiento experimental de torpedos entre guerras —Solución encontrada en 1942— el torpedo se convierte en un arma realmente eficaz.

A PRINCIPIOS de marzo de 1940, el número de submarinos en el mar era menor que nunca. Esto, en vista del número comparativamente grande de barcos que operaron durante febrero, era de esperar. A mediados de marzo, sin embargo, se anticipó que ocho embarcaciones estarían nuevamente disponibles para operaciones en el Atlántico y seis embarcaciones pequeñas para servicio en el Mar del Norte. Tenía la intención de utilizar los barcos del Atlántico en manadas de lobos contra los convoyes, y con los barcos más pequeños para atacar el tráfico entre Gran Bretaña y los estados escandinavos y bálticos. Con este fin, deseaba estacionar los submarinos en las proximidades de los puertos noruegos. Ya se habían redactado órdenes de operación, tanto para los submarinos del Atlántico como para los que se utilizarían en el Mar del Norte.

El 4 de marzo de 1940, en medio de esta planificación, el Comando de U-boot recibió la siguiente orden del Cuartel General Naval: 'Todas las futuras travesías de U-boats deben detenerse de inmediato. Los submarinos que ya estén en el mar se abstendrán de realizar operaciones en las proximidades de la costa noruega. Todos los barcos estarán listos para la acción lo antes posible. Ningún estado especial de preparación.

Al día siguiente, en Berlín, el Cuartel General de la Marina me informó sobre los planes que habían dado lugar a la emisión de la orden. Noruega y Dinamarca serían ocupadas mediante desembarcos rápidos y simultáneos. Por lo que respecta a Noruega,

Traducido por Otrebla 2001

los aterrizajes se realizarían en Narvik, Trondheim, Bergen, Egersund, Kristiansand y Oslo. Las tropas para los desembarcos en los primeros cuatro se transportarían exclusivamente en buques de guerra, mientras que las fuerzas destinadas a Kristiansand y Oslo se transportarían tanto en buques de guerra como en transportes. Además, las tropas serían transportadas por aire a Stavanger, Kristiansand y Oslo.

Había indicios de que el enemigo también estaba planeando operaciones militares contra Noruega. Fueron estos indicios los que finalmente llevaron a la decisión de adelantarlo mediante un contragolpe. En estas circunstancias, por lo tanto, siempre existía la posibilidad de que el enemigo actuara antes de que nosotros mismos tuviéramos tiempo de completar nuestras operaciones. En cualquier caso, reaccionaría ciertamente con gran energía cuando se hubieran realizado los desembarcos alemanes. Sus operaciones podrían tomar la forma de ataques a los puertos que habíamos ocupado, o podría decidir establecer nuevas bases para sí mismo. Además, se podía esperar con certeza que el enemigo intentara cortar las líneas de comunicación marítima entre Noruega y Alemania.

A la luz de esta situación y en el marco del plan general, nosotros, en el Comando de U-Boat, debíamos actuar. Todos los preparativos debían estar completados para el 10 de marzo, aunque también debía tenerse en cuenta la posibilidad de que el estado del hielo en el Báltico pudiera causar algún retraso en el lanzamiento real de las operaciones.

La principal tarea del brazo de submarinos en estas operaciones y ante las probables contramedidas enemigas fue proteger a nuestras propias fuerzas navales del mar una vez que estas últimas hubieran penetrado en los puertos donde se iban a realizar los desembarcos.

Para este propósito, parecía deseable que, tan pronto como nuestras propias fuerzas de superficie hubieran entrado en los fiordos, los submarinos los siguieran, penetrando en escalones hasta la mayor profundidad que su número lo permitiera. El punto focal, inevitablemente, sería Narvik. Gracias a su posición aislada y su importancia económica para la exportación de minerales de hierro a Alemania, Narvik sería sin duda el principal objetivo del enemigo.

Otra tarea asignada a los submarinos fue oponerse a los contraacamaderos enemigos. En vista del gran número de puntos en los que el enemigo podía efectuar un desembarco, no era posible proteger directamente los fiordos mediante submarinos. Haberlo hecho hubiera sido simplemente correr el riesgo de ser demasiado fuerte en el lugar equivocado y demasiado débil en el correcto. Por tanto, a tal efecto, parecía más aconsejable mantener los submarinos agrupados en mar abierto en las proximidades de

Traducido por Otrebla 2001

las áreas amenazadas, listas para intervenir según sea necesario. De esta manera estarían en condiciones de intervenir y sellar las áreas bajo ataque del enemigo tan pronto como se hubieran establecido sus intenciones.

Estos mismos grupos también se utilizarían en una tercera tarea: atacar a las fuerzas navales enemigas que intentaran cortar las comunicaciones marítimas entre Noruega y Alemania.

El cumplimiento de las tres tareas también se vería facilitado si se pudieran infligir pérdidas al enemigo durante su aproximación; para este propósito, se consideró conveniente estacionar submarinos lo más cerca posible de las bases desde las que el enemigo estaría operando ya lo largo de las rutas que podría utilizar en su camino hacia la costa noruega.

Sin embargo, para llevar a cabo estas diversas tareas, se requería un gran número de embarcaciones y la cantidad de embarcaciones operativas disponibles era inadecuada. Por lo tanto, di órdenes de que cesase temporalmente el entrenamiento de instrucción de submarinos en el Báltico y de que los seis pequeños submarinos de la Escuela de Submarinos estuvieran disponibles para las operaciones. Del mismo modo, los dos nuevos submarinos sometidos a pruebas, *U-64* y *U-65,* Se les ordenó interrumpir sus juicios y prepararse para la acción lo antes posible.

Este plan suponía que se utilizarían todos los submarinos que estuvieran en condiciones de navegación marítima y, en la medida de lo previsto, se dispondría de doce embarcaciones transoceánicas, trece pequeñas embarcaciones y las seis embarcaciones de la Escuela de Submarinos disponibles. para las operaciones noruegas.

Sobre la base de las consideraciones anteriores y las características de combate de los barcos individuales, que dependían de su radio de acción y la experiencia de guerra de sus comandantes, decidí el siguiente plan de distribución:

1. Protección de los lugares seleccionados para los desembarcos: Narvik, cuatro barcos, dispuestos en profundidad. Trondheim, dos barcos. Bergen, cinco barcos para bloquear el paso al canal interior. Los dos canales principales de entrada debían estar protegidos cada uno por dos barcos, y el quinto barco tomaría estación directamente frente al puerto. Stavanger, dos barcos, uno en la entrada real del puerto y el otro para tomar estación en el canal exterior y al mismo tiempo proteger Haugesund.

2. Formación de grupos dispuestos a intervenir y atacar en caso de intento de Aterrizajes de contador enemigo: Un grupo norte de seis barcos medianos, al noreste de las Shetland. Un grupo sur de tres pequeñas embarcaciones al este de las Orcadas.

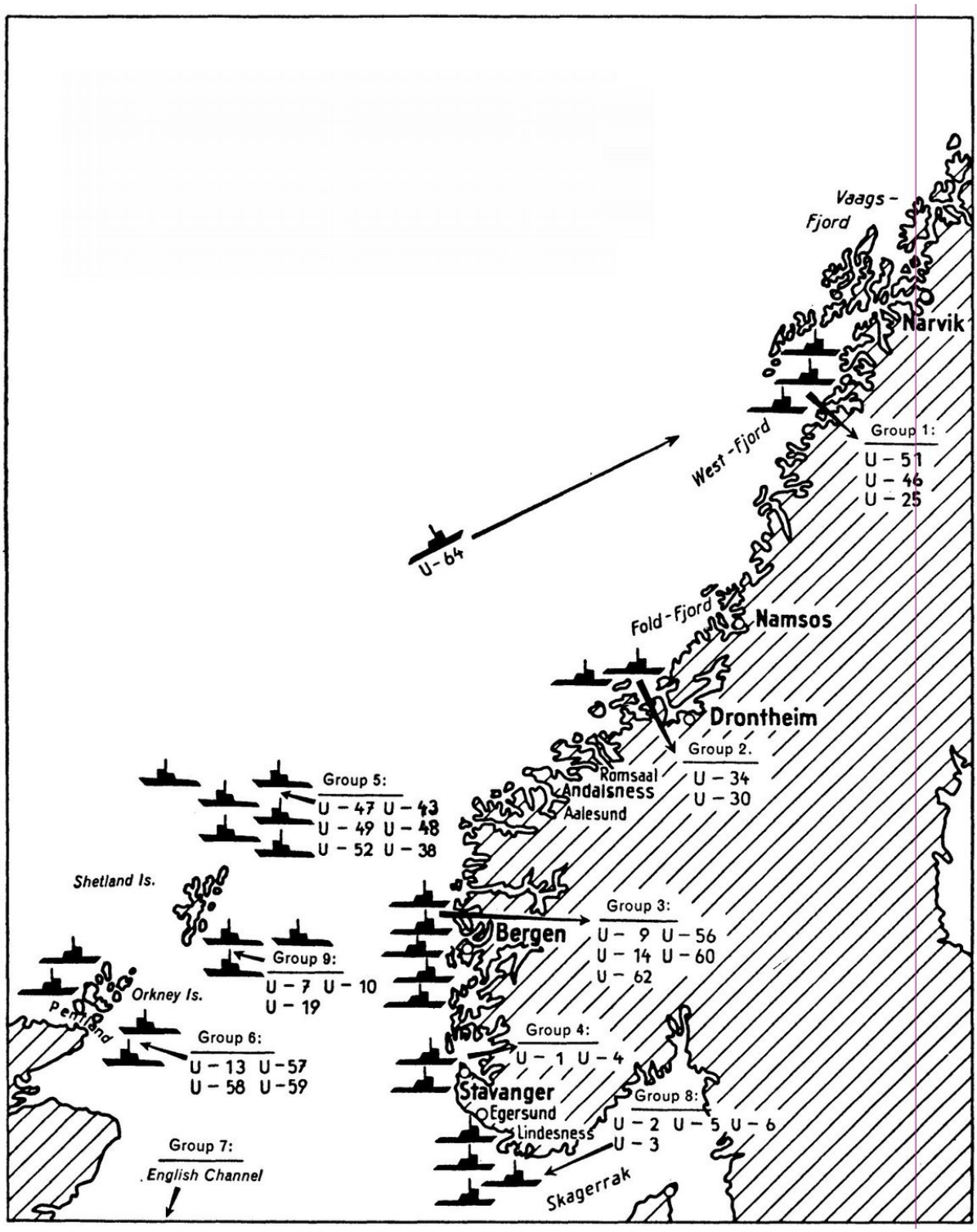
Traducido por Otrebla 2001

3. Un grupo de cuatro botes pequeños estacionados al este y al oeste de Pentland Firth, donde Se preveía el movimiento de las fuerzas navales enemigas.

4. Dos grupos más, uno frente a Stavanger que consta de dos botes pequeños y uno al oeste del Naze compuesto por tres pequeñas embarcaciones, para impugnar cualquier intento de las fuerzas navales enemigas de cortar nuestras líneas de comunicación. A los barcos de instrucción se les asignó estas tareas debido a su pequeño radio de acción.

La distribución anterior de submarinos se muestra en el siguiente mapa:

Traducido por Otrebla 2001



MAPA 2

Todas las instrucciones necesarias para estos barcos estaban contenidas en las órdenes de

Traducido por Otrebla 2001

'Operación Hartmuth'. Se entregaron a los capitanes individuales en sobres sellados, que no debían abrir hasta que estuvieran en el mar y hubieran recibido la palabra clave para hacerlo.

El conocimiento de las operaciones previstas se limitó a mí y a un grupo muy reducido de mi personal. Ninguno de los comandantes de submarinos conocía el objetivo de las operaciones para las que se les había ordenado prepararse y que habían llevado a esta inusual detención temporal en sus puertos de origen. Se hizo todo lo posible para mantener la operación en secreto.

En cuanto a sus perspectivas de llevar a cabo con éxito las tareas que se les asignaron, opinaba que las condiciones no favorecían a los submarinos. En los fiordos, estarían en constante y cercana proximidad tanto de la costa como del enemigo y, por lo tanto, se verían obligados en su mayor parte a permanecer sumergidos. Las breves noches del norte les proporcionaban muy pocas horas de oscuridad para recargar las baterías. La navegación era difícil y la superficie normalmente lisa del agua aumentaba las posibilidades de que el enemigo pudiera descubrirlos. En las estrechas aguas de los fiordos, su libertad de maniobra también estaba muy restringida. Sin embargo, estas desventajas se vieron compensadas en cierta medida por ciertas ventajas.

El enemigo también estaba igualmente restringido a las estrechas aguas. Por lo tanto, se vería obligado a pasar cerca de los submarinos, y podría hacerlo sin ser visto solo en condiciones de visibilidad excepcionalmente mala. Particularmente en aquellos casos en los que varios submarinos se distribuyeron escalonados en profundidad, parecía probable que se presentaran oportunidades para enfrentarse al enemigo. A excepción de los barcos de la Escuela de Submarinos y los dos barcos que acababan de salir de sus pruebas, tanto los comandantes como las tripulaciones de todos los barcos tenían experiencia en la guerra y muchos de ellos ya habían logrado éxitos muy considerables. Entre los comandantes, por ejemplo, estaban los tenientes comandantes Prien (*U-47*) y Herbert Schultze (*U-48*), ambos condecorados con la Cruz de Caballero de la Cruz de Hierro.

En general, por lo tanto, me sentí bastante seguro del éxito en lo que respecta a los submarinos.

El curso posterior de los acontecimientos fue el siguiente: temiendo que un desembarco británico fuera inminente, el 11 de marzo el Alto Mando Naval ordenó que se pusiera en práctica inmediatamente la distribución de submarinos prevista para Narvik y Trondheim. El 14 de marzo, las intercepciones de radio confirmaron la presencia de un número inusualmente grande de submarinos británicos en el Mar del Norte. Catorce

Traducido por Otrebla 2001

Los submarinos británicos estaban ubicados frente al Skagerrak, al oeste de Jutlandia y en las cercanías de Terschelling. Como se anticipó que nuestras propias operaciones no podrían comenzar antes del 20 de marzo, como medida temporal, envié ocho pequeños submarinos con órdenes de atacar inmediatamente a los submarinos británicos. En este momento no se obtuvo ningún éxito y no fue hasta el 10 de abril que el U-4 (Teniente Hinsch) hundió el submarino británico *Cardo* fuera de Stavanger.

El 20 de marzo de 1940, el agregado naval alemán en Oslo informó que se decía que sesenta buques de guerra británicos habían sido avistados frente a Egersund. Por lo tanto, desvié todos nuestros propios submarinos que se dirigían al mar hacia la costa noruega. Sin embargo, el informe del Agregado Naval resultó ser falso. El pequeño *U-21,* que participaba en la búsqueda de los buques de guerra denunciados, encalló, como resultado de una mala navegación, en la costa noruega al sureste de Mandal, y fue internado por las autoridades noruegas. Esta fue la primera vez que un submarino alemán encalló como resultado de una mala navegación, y fue algo que no volvió a ocurrir durante toda la guerra. Que hubiera ocurrido en este mismo momento, cuando se habían emitido órdenes para evitar cualquier incidente en las proximidades de la costa noruega antes de que tuvieran lugar los desembarcos, era particularmente indeseable. Sin embargo, el incidente no tuvo repercusiones políticas desfavorables.

El 2 de abril, el Alto Mando Naval notificó al Mando de U-Boat que el 9 de abril había sido seleccionado para el inicio de las operaciones; el resto de los submarinos designados para participar se hicieron a la mar. El 6 de abril todos los barcos recibieron órdenes de abrir sus órdenes selladas, 'Operación Hartmuth', asegurando así que para la mañana del 9 de abril todos los barcos estarían en la posición que les fue asignada.

Durante la mañana del 9 de abril se recibieron informes de nuestros barcos de superficie de que la ocupación de los distintos puertos se había realizado de acuerdo con el plan. A continuación, se emitieron órdenes a los submarinos para que procedieran a sus posiciones asignadas en los fiordos, en la medida en que aún no lo hubieran hecho.

El volumen de actividad de radio enemiga ya había indicado el 8 de abril que fuertes fuerzas hostiles debían estar en el mar. Al amanecer del 9 de abril los acorazados *Scharnhorst* y *Gneisenau,* que habían tomado su posición al oeste del Westfjord para cubrir a los destructores alemanes que se dirigían a Narvik, hicieron contacto con una nave capital enemiga.

A las 09.20 una señal de radio de *U-56* informó del avistamiento de dos acorazados al suroeste de Stadtlandet, navegando hacia el sur. El informe del submarino fue confirmado por numerosos informes de nuestro propio avión. Para hacer frente a esta nueva situación cierta

Traducido por Otrebla 2001

Se ordenaron alteraciones en la distribución de los grupos de submarinos, para ponerlos en posición de enfrentarse al enemigo. En 1815, *U-49* avistó la formación enemiga que navegaba hacia el norte. A las 2100, *U-51* informó de la presencia de cinco destructores enemigos, siguiendo un rumbo suroeste en Westfjord. A las 0159 del 10 de abril, *U-49,* una vez más en el área al oeste de Stadtlandet, avistó dos cruceros. El 10 de abril, el comandante de la Cuarta Flotilla de Destructores informó al Comando de Uboat que al amanecer, al amparo de la mala visibilidad causada por la nieve, los destructores enemigos habían penetrado en Ofotenfiord cerca de Narvik y que en la lucha subsiguiente ambos bandos habían sufrido pérdidas. De este informe quedó claro de inmediato que los submarinos estacionados en Westfjord no habían podido evitar la intrusión de los destructores británicos.

La acción enemiga en Narvik, junto con los informes del avistamiento de fuerzas navales hostiles en el área al oeste de Trondheim, llevaron a suponer que los británicos tenían la intención de hacer de estos dos lugares los principales objetivos de sus operaciones. Por lo tanto, sugerí que se enviaran cuatro submarinos más a Narvik y dos más a Trondheim. Mi señal que contenía esta sugerencia cruzó una señal del Alto Mando Naval que contenía órdenes con exactamente el mismo efecto. Los submarinos del Grupo 5 (ver Mapa 2, página 78) fueron enviados en consecuencia.

Como los buques destinados a llevar refuerzos a Narvik no se habían materializado, el Alto Mando Naval ordenó que todos los submarinos que se encontraban en los puertos de origen (*U-26, U-29, U-43*) deben estar preparados de inmediato para actuar como transportes. En consecuencia, partieron hacia Narvik, llevando 50 toneladas de armas pequeñas y municiones antiaéreas cada una y otras provisiones del ejército. Debido a las dificultades de la situación —los aliados tenían el control total del mar en esta área— tuvieron que ser trasladados a Trondheim, donde descargaron. Más tarde, tres submarinos más, cada uno con unas 130 toneladas de bombas y espíritu de aviación para la Fuerza Aérea, partieron hacia Trondheim. Los tanques de combustible de estos submarinos habían sido especialmente modificados para el transporte de este espíritu de aviación. Sin embargo, el procedimiento no estuvo exento de peligro para el submarino y no se repitió. En un caso, mientras el submarino avanzaba sumergido, los gases de la gasolina habían penetrado en el buque y habían provocado su pérdida. En total, los submarinos hicieron ocho viajes de suministro a Noruega.

El 12 de abril *U-38* informó de un destructor con dos mercantes en Westfjord navegando al noreste. Como no se trataba de un área en la que operaran convoyes normales, se debía suponer que estos dos barcos debían ser transportes que participaban en un desembarco enemigo. Parecía probable que su objetivo fuera algún fiordo inmediatamente al norte de Narvik. El mismo día recibí un

Traducido por Otrebla 2001

señal de radio descifrada en el sentido de que un crucero británico y dos destructores habían zarpado de Scapa Flow hacia Vaagsfiord (norte de Narvik). Esta señal confirmó nuestra suposición de que el enemigo tenía la intención de aterrizar en algún lugar al norte de Narvik, probablemente con el objetivo de lanzar un ataque allí contra el propio Narvik. En mi opinión, esto hizo que fuera muy deseable que tuviéramos submarinos operando en Vaagsfiord, y en consecuencia detallé tres barcos (*U-47, U-48, U-49*) del Grupo 5, que estaba en rumbo nordeste, para dirigirse de inmediato a Vaagsfiord. Mucho dependía de si estos barcos llegaban al fiordo a tiempo, es decir, antes de la llegada anticipada de los transportes. A partir de la misma señal del 12 de abril, parecía que el enemigo también se proponía desembarcar en las proximidades de Namsos (Nams-fiord y Foldafiord) y Andalsnes (Romsdalfiord). Por lo tanto, el Alto Mando Naval ordenó que, además de los tres barcos que había enviado al Vaagsfiord, se enviara un barco a Nams-fiordo y otro a Romsdalfiord. Posteriormente, se enviaron otras dos pequeñas embarcaciones al antiguo lugar.

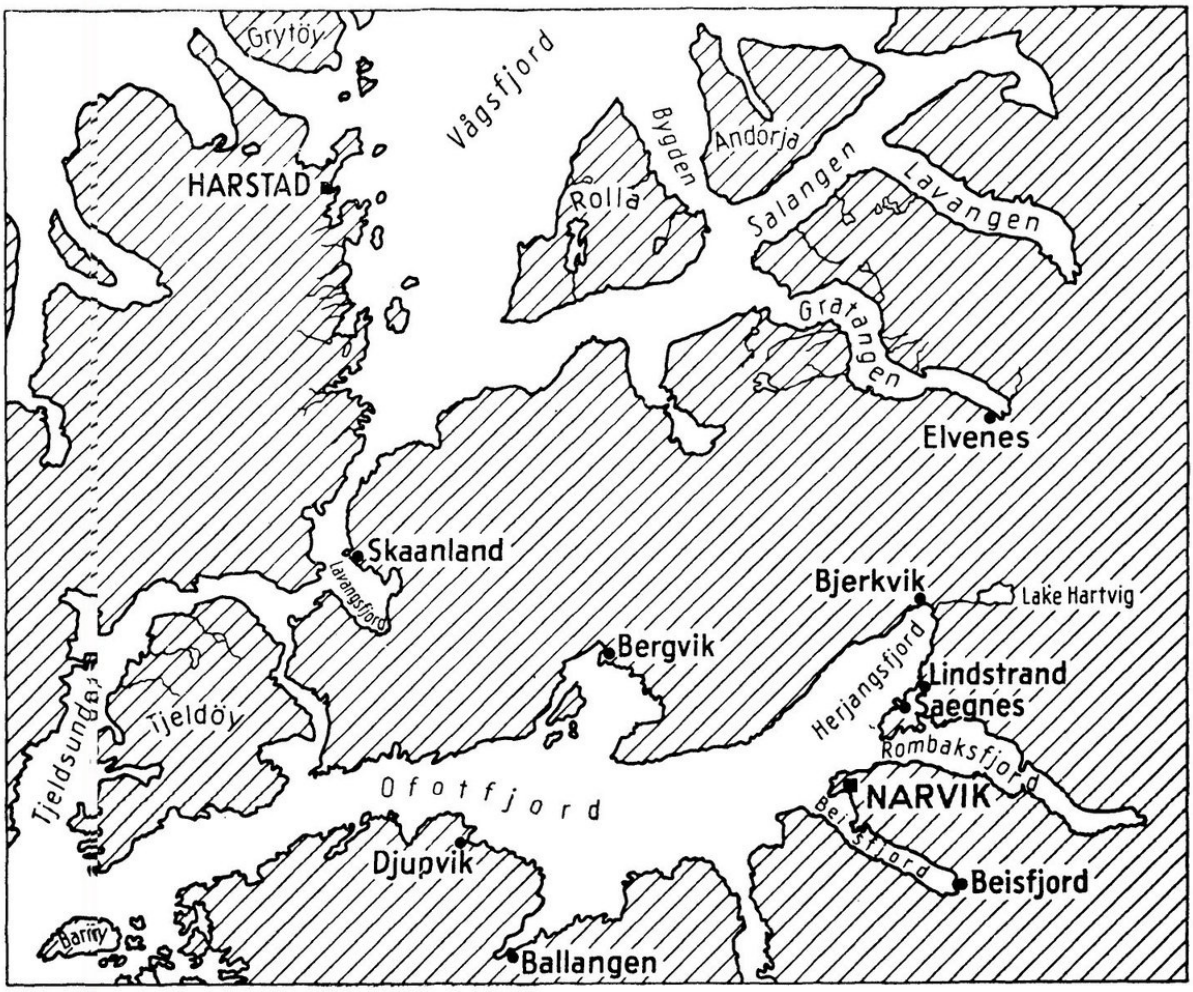
En la tarde del 13 de abril se recibió información de que una formación británica que constaba de un acorazado y nueve destructores había logrado efectuar una nueva penetración, esta vez en Ofotenfiord, debajo de Narvik. Este informe vino de nuestro oficial de inteligencia naval en Narvik, y no de un submarino. En este caso, entonces, los submarinos no solo habían sido incapaces de evitar la entrada de las fuerzas enemigas, sino que, de hecho, ni siquiera notificaron su aproximación. El Alto Mando Naval ahora consideraba la situación en Narvik como muy seria y ordenó que todos los barcos grandes y medianos disponibles fueran enviados a Westfiord. En respuesta, sugerí que todos los barcos en las cercanías de Trondheim, incluidos los de los fiordos de Names y Romsdal, se dejaran donde estaban, señalando que llegarían a Westfiord demasiado tarde. pero que al permanecer en el área de Trondheim estaban bien posicionados para una intervención oportuna en caso de los aterrizajes anticipados. Al día siguiente, 14 de abril, cuando comenzaron los desembarcos británicos en Namsos y Andalsnes, el Alto Mando Naval aceptó la veracidad de esta apreciación.

El 16 de abril envié otro barco (*U-65*) a Vaagsfiord, ya que todavía consideraba que era aquí donde se haría el principal esfuerzo británico. El mismo día recibimos un informe del servicio de radio criptografía de que habían descifrado una señal que indicaba que un convoy había pasado hacia el oeste de las islas Lofoten, navegando hacia el norte y, por lo tanto, presumiblemente hacia Vaagsfiord.

Yo mismo pensé que Bygdenfiord era el lugar más probable y ordené *U-47* ir allá. El Alto Mando Naval, por otro lado, consideraba a Lavangen y Gratangen como los más probables. decidió, por tanto, enviar *U-47* en un

Traducido por Otrebla 2001

reconocimiento a estos dos ltimos lugares tan pronto como *U-65* llegó a Vaagsfiord (ver mapa a continuación).



MAPA 3

El 16 de abril a las 04.10 Prien informó que se había encontrado con los transportes anclados en Bygdenfiord y había disparado ocho torpedos contra la gran pared de barcos, inmóviles y superpuestos entre sí, pero sin lograr ningún éxito.

El aparente fracaso total de los submarinos para lograr algún éxito en la acción desde el comienzo de la campaña noruega ya me había llevado, el II de abril, a pedir a los barcos del grupo Narvik que presentaran por radio un informe de situación. Sentí que era esencial que intentara formarme una idea de las razones de esta falta de éxito. Con respecto a la transmisión de señales de radio, no tuve ningún reparo. Confirmación del hecho de que los submarinos se encontraban en esta vecindad.

Traducido por Otrebla 2001

sólo podía tener un efecto perturbador en el enemigo, y eso, desde nuestro punto de vista, fue todo para bien. Los informes que me llegaron en respuesta a mi demanda durante los próximos días fueron calamitosos:

[El 11 de abril:] El 10 de abril por la noche, dos destructores torpedearon. No se observa efecto después de la explosión. *U-25.*

1230. *Cumberland* tipo salva de crucero de tres. Fallado, uno no pudo explotar hasta el final de su carrera. 2115, salva de tres, crucero *York.* Salvo explotó prematuramente. Profundidad 21 pies, Zona 4. *U-48.*

[El 12 de abril:] 10 de abril de 2210. Dos fallas. Uno explotó al final de la carrera de seguridad, el otro después de 30 segundos, 300 pies por delante del gran destructor. *U-51.*

[El 15 de abril:] 14.4, Westfiord, fallas de torpedos contra *Warspite* y dos destructores. *U-48.*

Dos disparos a un transporte. Sin éxito. *U-65.*

El 16 de abril el comandante de *U-47* (El teniente comandante Prien) presentó el siguiente informe:

15.4 Tarde. Destructores enemigos en patrulla y reconocimiento de la zona.

Por el rumbo errático de los destructores, se presume que se están colocando minas en varios lugares.

Noche. Tres grandes transportes (cada uno de 30.000 toneladas) y tres más, un poco más pequeños, escoltados por dos cruceros, fondeados en la parte sur de Bygden. Desembarco de tropas en barco pesquero en dirección Lavangen Gratangen. Transportes y cruceros en aguas estrechas del Bygdenfiord, algunos anclados con doble ancla, apenas separados unos de otros y, en algunos casos, ligeramente superpuestos.

2200, primer ataque realizado, sumergido. Intención: disparar un torpedo a cada crucero, transporte grande, transporte grande, crucero (uno de los cruceros es de la clase Suffren), luego recargar y lanzar un segundo ataque.

Traducido por Otrebla 2001

2242, disparó cuatro torpedos. El rango más corto de 750 yardas, el rango más largo de 1,500 yardas. Ajuste de profundidad para torpedos de 12 y 15 pies. Los barcos se extendían en una pared sólida ante mí. Resultado nulo. Enemigo no alertado. Recargado. Realizó un segundo ataque, en la superficie, después de la medianoche. Datos de control de incendios precisos. Inspección minuciosa de todos los ajustes por parte del capitán y el primer teniente. Cuatro torpedos. Ajuste de profundidad como para el primer ataque. Sin éxito. Un torpedo fuera de curso explotó contra el acantilado. Mientras se alejaba encalló. Reflotado en condiciones extremadamente difíciles y muy cerca de las embarcaciones patrulleras que pasan. NÓTESE BIEN. Perseguido con cargas de profundidad. Obligado a retirarse debido a motores averiados.

[El 19 de abril:]

De vista normal *Warspite* y dos destructores y atacaron el acorazado con dos torpedos a una distancia de 900 yardas. Sin éxito. Como resultado de la explosión de uno de ellos al final de su recorrido, me encontré en una situación muy incómoda y fui perseguido por destructores que venían de todas las direcciones. *U-47.*

[El 18 de abril:]

U-37, dos prematuros en la zona comprendida entre Islandia y las Shetlands.

A la salida de Vaagsfiord en crucero *Esmeralda,* prematuro después de 22 segundos. *U-*

sesenta y cinco.

Estas señales se complementaron con informes de nuevos casos de naturaleza similar cuando los barcos regresaron a puerto. Los análisis finales mostraron que habían realizado cuatro ataques contra un acorazado (*Warspite*), catorce ataques a un crucero, diez a un destructor y diez a transportes; y el resultado neto había sido simplemente el hundimiento de un transporte.

Aunque los fallos de los torpedos durante los últimos meses ya habían dado lugar a una ansiedad muy considerable, este repentino aumento en su número fue bastante inesperado. En los doce torpedos con pistolas magnéticas disparadas por *U-25, U-48* y *U-51* el 11 de abril, por ejemplo, hubo de seis a ocho casos de explosión prematura, es decir, entre el 50% y el 66% de fallas determinadas. Los torpedos con pistolas de impacto dispararon contra los transportes anclados el 15 de abril por *U-47* fueron todos fallos de disparo.

Por supuesto, debe haber habido alguna razón para este repentino aumento en la

Traducido por Otrebla 2001

Traducido del inglés al español - www.onlinedoctranslator.com

número de fallos de disparo. Desde el momento en que llegaron las primeras señales de radio, el 11 de abril, fue de suma importancia utilizar todos los medios a nuestro alcance para descubrir estas causas lo antes posible y obtener ayuda para erradicarlas. Fue a la solución de esta crisis de torpedos a lo que dediqué la mayor parte de mi tiempo y energía durante la campaña de Noruega.

El 11 de abril, los barcos utilizaron disparos magnéticos. Por lo tanto, debe haber habido alguna razón especial que hizo impracticable el uso de disparos magnéticos en las zonas más al norte de las aguas noruegas. Ya en noviembre de 1939 había hecho saber a la Inspección de Torpedos mis dudas sobre el funcionamiento de las pistolas magnéticas en estas áreas. En respuesta, recibí la respuesta inequívoca de que no había evidencia de la responsabilidad del disparo magnético.

para provocar una detonación prematura en el norte de la Zona O,[10] y que, a pesar de la presencia de mineral de hierro en el norte de Escandinavia, no se preveía que la tierra ejerciera ninguna influencia magnética. Recibí la misma respuesta de la Inspección de Torpedos el 11 de abril cuando informé de los prematuros que habían ocurrido ese día. La Inspección advirtió que deberíamos adherirnos al procedimiento actual, excepto que en el caso de torpedos*salvas* deberíamos utilizar pistolas de contacto o disparos magnéticos a intervalos de ocho segundos. Al hacerlo, se pensó, deberíamos eliminar el riesgo de que los torpedos restantes de la salva sean influenciados o detonados por cualquier cosa prematura que pudiera ocurrir. La Inspección señaló que, si después de nuestras recientes experiencias infelices con el disparo magnético ahora cambiamos por completo a pistolas de contacto, los ataques a destructores de poco calado ya no serían posibles, ya que un error de 4 o 5 pies en la profundidad a la que el torpedo estaba corriendo lo más probable es que lo hiciera pasar por debajo de su objetivo.

Por lo tanto, decidí dar las siguientes órdenes a los barcos [Diario de guerra del comando de submarinos, 11 de abril de 1940]:

1. En la Zona O y más al norte, cargue tres torpedos con ajuste A y uno Torpedo con ajuste de disparo magnético. [11]

2. Contra barcos solo se utilizará el ajuste A. Ajuste de profundidad, seis pies.

3. Contra los destructores siempre se dispararán dos torpedos, primero con el ajuste A, profundidad de diez pies, luego uno con disparo magnético, ajuste de profundidad + tres pies, intervalo de tiempo lo más cerca posible de ocho segundos.

A partir de esto, se verá que en los ataques a los barcos depositamos nuestras esperanzas en la pistola de contacto y, para tener al menos alguna posibilidad de dar un golpe, sacrificamos deliberadamente el mayor efecto destructivo de los disparos magnéticos.

Traducido por Otrebla 2001

Sin embargo, estas esperanzas se vieron frustradas por una señal inalámbrica de *U-47* En abril 16. Contra los transportes de gran calado que estaban anclados, la pistola de contacto tampoco había logrado ningún éxito. Haber pasado por alto estos barcos, inmóviles y superpuestos entre sí, habría sido absolutamente imposible. Por lo tanto, los torpedos debían haber estado a una profundidad mucho mayor que la anticipada por el personal técnico, o las pistolas no habían funcionado. Y así nos encontramos equipados con un torpedo que se negaba a funcionar en aguas del norte ya sea con contacto o con pistolas magnéticas.

Llamé por teléfono al Comandante en Jefe personalmente y le pedí ayuda urgentemente, e invité al Inspector del Departamento de Torpedos a una conferencia al día siguiente en Wilhelmshaven. De esta discusión surgieron los siguientes hechos:

1. Varios submarinos habían sido equipados con un nuevo tipo de pistola de disparo con hélices de cuatro palas que podían dejar de funcionar. Estas pistolas habían sido entregadas a los barcos antes de que hubieran sido probadas adecuadamente.

2. Tras consultar con el Observatorio naval llegamos a la conclusión que en los fiordos noruegos, después de todo, era de esperar cierta medida de interferencia magnética con el disparo magnético de un torpedo.

3. El Inspector del Departamento de Torpedos expresó sus dudas con respecto a a la introducción de la pistola de contacto, ya que ya no se sentía en lo más mínimo seguro de que el torpedo funcionaría a su profundidad correcta.

Como resultado de la conferencia, emití, con el consentimiento del Inspector, las siguientes nuevas órdenes sobre el ajuste de torpedos:

una. El torpedo G7e probablemente corre más de seis pies más profundo que la profundidad establecida.

B. Por lo tanto, los submarinos no utilizarán el ajuste A en aguas del norte, pero emplean disparos magnéticos excepto en áreas marítimas dentro de fiordos estrechos. En estas áreas se intensifican los peligros de un prematuro.

C. Cuando se usa disparo magnético, no hay salvas con ajuste de tiempo, pero múltiples Dispare de acuerdo con las tablas de control de tiro, o salvas prescritas a intervalos de ocho segundos.

D. Cuando se utiliza disparo magnético, el ajuste de profundidad debe ser igual al calado del objetivo, contra destructores de 12 pies, contra submarinos de 9 a 12 pies.

mi. Con un escenario, profundidad 12 pies, con buen tiempo 9 pies.

Traducido por Otrebla 2001

Estas órdenes se basaron en la suposición de la Inspección de Torpedos de que los disparos magnéticos funcionarían en la Zona O norte en mar abierto y solo se volverían impracticables debido a la interferencia terrestre en los fiordos. Estas nuevas órdenes eran en su totalidad tan complicadas que las emití sólo porque la necesidad me obligaba a hacerlo. Ellos expusieron para que todos vieran cuán completamente nosotros y los diversos departamentos técnicos estábamos perdidos para encontrar alguna explicación para estas fallas de torpedos. La carga impuesta a los comandantes y tripulaciones de los submarinos por estas numerosas y contradictorias órdenes sobre el empleo de torpedos, el método de disparo y el ajuste de profundidad, algunos de ellos reduciendo y otros complementando las órdenes ya emitidas, fue pesada.

Que estas últimas instrucciones también se habían basado en una premisa falsa se hizo evidente al día siguiente. El 18 de abril como ya se ha dicho, *U-37* informó que en el mar abierto entre Islandia y las Shetland había tenido dos prematuros. Como, aparte de esto, la Inspección de Torpedos me informó por teléfono que en un tiroteo de prueba que se había organizado recientemente, se había establecido un error de profundidad de hasta seis pies por el torpedo G7e, también se dictaminó un cambio final a disparo de contacto. fuera, ya que cualquier objetivo con un calado de menos de quince a dieciocho pies ya no podría ser torpedeado. (Como se estableció más tarde, estos torpedos en algunos casos fueron mucho más profundos aún).

Entonces, a todos los efectos, los submarinos no tenían armas.

Después de la recepción de *U-47* En el informe sobre su ataque fallido a los transportes y sobre los resultados de los juicios de la Inspección de Torpedos, retiré los barcos de Vaagsfiord, Westfiord, Namsosfiord y Romsdalfiord. En esas áreas, no habrían tenido ningún arma con la que atacar a los destructores. Si usaban una pistola de contacto, el torpedo pasaba inofensivamente por debajo del objetivo, y si usaban disparos magnéticos tenían prematuros. Entonces sentí que el uso de submarinos en estas áreas ya no podía justificarse. De esta forma se acabó el empleo del brazo Uboat en el lugar crucial de las operaciones en la costa noruega. Siguiendo las instrucciones del Alto Mando Naval, el 17 de abril ordené a los barcos que operaban en el sur de Noruega que también se retiraran.

El 20 de abril *U-47* (Prien) se topó con un convoy al suroeste de Westfiord, que se dirigía hacia el norte. Aunque en una posición favorable para hacerlo, se abstuvo de atacar porque había perdido toda la confianza en sus torpedos. En el anterior

Traducido por Otrebla 2001

día en que había atacado el *Warspite* había sido sometido a un 'ataque muy severo con cargas de profundidad', gracias al fallo de uno de sus torpedos que había explotado al final de su recorrido. A su regreso a puerto, me dijo que "difícilmente podría esperarse que luchara con un rifle falso".

Las opiniones de Prien fueron compartidas por las tripulaciones de los otros submarinos. La fe en el torpedo se había perdido por completo. Estas tripulaciones valientes y emprendedoras, que habían demostrado su valía durante los meses anteriores de la guerra, se habían sumido en un estado de triste depresión.

Después de las operaciones noruegas, yo mismo revisé más críticamente, y causé que otros las revisaran, todas las circunstancias relacionadas con este empleo de submarinos que había terminado en un fracaso tan completo. Comencé mi revisión con un escrutinio de mí mismo y del mando de submarinos. La tarea de este último había sido estacionar los submarinos y moverlos de un lugar a otro de manera que se asegurara de que estuvieran en condiciones de atacar en el momento y lugar cruciales. La tarea no presentó dificultad, ya que las intenciones del enemigo eran fáciles de reconocer. La correcta distribución de las embarcaciones lo demuestra la gran cantidad de ataques realizados, en un acorazado, en cruceros, destructores y transportes.

Para los propios barcos, las condiciones no habían sido nada fáciles. Aguas estrechas, solo unas pocas horas de oscuridad, superficies lisas y la constante proximidad de fuertes fuerzas antisubmarinas enemigas habían dificultado su tarea. De Vaagsfiord *U-47* había informado de «medidas defensivas excepcionalmente fuertes y organizadas de la forma más completa». Las condiciones son muy parecidas a las que se dan en una de las bases principales del enemigo ”. Esto era de esperar únicamente en el caso de los objetivos que era más importante proteger: los transportes cargados de soldados británicos. Sin embargo, a pesar de todo esto, los submarinos lograron lanzar treinta y seis ataques. Un examen más meticuloso de estos ataques confirmó que, si los torpedos no hubieran fallado, se habrían obtenido ciertos impactos: en uno de los cuatro ataques a un acorazado, en siete de los doce ataques a cruceros, en siete de cada diez ataques en destructores y en cinco de cada cinco ataques a transportes.

Es obvio el efecto muy importante que los éxitos a esa escala habrían tenido en el curso de las operaciones. El envío oportuno de *U-47* a Vaagsfiord permitió que el barco llegara justo cuando los transportes anclados comenzaban a desembarcar sus tropas. Las operaciones militares posteriores contra Narvik podrían haber tomado un curso muy diferente si los ocho torpedos disparados contra los transportes por Prien no hubieran fallado en estallar.

Traducido por Otrebla 2001

Durante las operaciones noruegas se perdieron cuatro de nuestros propios submarinos.

Cuando terminó esta campaña, me enfrenté al problema de tener que decidir si, con sólo un torpedo defectuoso a su disposición, el brazo de submarinos debería volver a entrar en combate. El Jefe de mi Rama de Operaciones, el Comandante Godt, opinó enfáticamente que no deberíamos tener justificación para hacerlo hasta que no se hubiera realizado una mejora fundamental en nuestro torpedo. Sin embargo, sentí que "no podía en ese momento inmovilizar los barcos sin causar un daño incalculable al brazo del submarino". [Diario de guerra del comando de submarinos, 15 de mayo de 1940.]

Los hombres estaban desanimados. No podía dejarlos en su pantano de abatimiento. Tenía que hacer algo para restaurarles el ánimo. Mientras hubiera una mínima perspectiva de éxito, sentí que debía continuar entregando mis submarinos a la batalla. El celo y la energía mostrados. por el inspector de torpedos, el contralmirante Kummetz, me llevó a tener la esperanza de que, al menos, pronto estaría disponible una pistola de contacto mejorada. En ese momento también esperaba una rápida solución al problema del control de profundidad.

Por lo tanto, durante las semanas que siguieron al final de las operaciones noruegas, pasé de una flotilla operativa a otra y a los establecimientos de instrucción en el Báltico. Hablé con las tripulaciones, todas las cuales conocía y todas tenían confianza en mí. Se superó la crisis. Con renovado coraje, los submarinos salieron de nuevo a la batalla. El hecho de que esta crisis fuera superada demostró el espíritu fundamentalmente inquebrantable de estos incondicionales submarinos en toda su grandeza, y en muy poco tiempo no hubo dudas en ningún lado de que mi decisión de continuar la lucha había sido correcta.

He tratado de describir las operaciones en Noruega como las veía en ese momento en mi calidad de comandante de submarinos. Con la planificación de las operaciones no me había preocupado. Pero ahora me gustaría expresar una opinión sobre la cuestión de la necesidad estratégica para ellos. Juzgado, como debe ser, desde el punto de vista de la situación en ese momento, el compromiso era, creo, necesario y, por lo tanto, correcto. Siempre existía el peligro de que Gran Bretaña ocupara Noruega. Cuán grande era ese peligro, no es fácil de juzgar. Pero era un peligro tan cargado de consecuencias amenazadoras tanto para nuestra estrategia naval como para nuestra economía de guerra, que había que prevenirlo. La idea de que deberíamos haber esperado Haber permitido a los británicos entrar en Noruega y luego haberlos vuelto a salir contiene tantas incertidumbres que no puede considerarse como un plan de campaña serio. Lo que era seguro era que, si los británicos hubieran ocupado Noruega, nuestros suministros de mineral de hierro de los países escandinavos hubieran cesado, los británicos hubieran estado en condiciones de

Traducido por Otrebla 2001

amenazar al Báltico y nuestra salida al Atlántico a través del Mar del Norte se habría hecho mucho más difícil. El hecho de que tan pronto pudiéramos mejorar materialmente nuestras posiciones estratégicas y económicas al ocupar el norte de Francia era algo que no podía haberse previsto en el momento en que se planificó la campaña de Noruega. El Estado Mayor todavía creía en ese momento que la guerra contra Francia significaría una lucha larga y dura en la línea Maginot.

Al llamar la atención, como lo hizo en el invierno de 1939-1940, sobre los peligros inherentes a la ocupación británica de Noruega y al dar su opinión de que se debe prevenir el peligro, el Comandante en Jefe de la Armada, Grand El almirante Raeder, en mi opinión, no estaba haciendo más de lo que era su deber.

El 20 de abril, como resultado de esta acumulación de fallas de torpedos durante las operaciones noruegas, el Comandante en Jefe estableció una Comisión de Torpedos para investigar las causas. Además de las causas ya conocidas, la Comisión estableció el hecho de que la pistola de contacto presentaba un porcentaje muy considerable de fallas debido a la acción defectuosa del percutor y la ineficacia de la carga inicial, y que la pistola podía fallar cuando el El ángulo de incidencia de un golpe fue inferior a 50 °. La pistola había sido construida para un ángulo de incidencia de 21 ° porque, por razones técnicas, el ángulo, como resultado de la curvatura submarina del cuerpo del barco y de la posible acción evasiva del barco, muy a menudo podía ser inferior a 50 ° C. °.

Tras recibir las conclusiones de la Comisión Torpedo, el Comandante en Jefe de la Armada emitió la siguiente declaración:

Cuartel General, Alto Mando Naval. No. M261 /

40. (Documento de comando secreto). 23.7.40.

1. Como resultado de las actuaciones de los torpedos Mark G7a y Mark G7e Durante las operaciones noruegas, establecí una Comisión para investigar las causas de los defectos que salieron a la luz y establecer en qué medida, si los hubiere, estos defectos eran atribuibles a negligencia culposa.

2. Las investigaciones de la Comisión han establecido que La debilidad inherente a los propios torpedos y el trabajo preparatorio defectuoso antes de su entrega a los barcos fueron los principales responsables de las fallas resultantes:

Traducido por Otrebla 2001

una. Ni el Mark G7a ni el torpedo Mark G7e alcanzaron ese estándar de precisión en lo que respecta al ajuste y mantenimiento de la profundidad, que era esencial para que fueran armas de guerra eficientes.

B. Hay evidencia de negligencia en la preparación de torpedos. antes de su emisión en el Departamento de Torpedos del Astillero Naval, Kiel, y en los juicios de tiro realizados por el Establecimiento Experimental de Torpedos. Este aspecto será objeto de una investigación independiente adicional.

Como resultado de estos hallazgos, el Comandante en Jefe estableció un Tribunal de Investigación cuyas investigaciones condujeron al juicio por consejo de guerra y al castigo del personal del Instituto Experimental Torpedo que eran responsables (ver Apéndice 3).

Aunque los procedimientos de la Comisión de Torpedos y la Corte Marcial arrojaron mucha luz sobre las razones de estas fallas de torpedos, las causas realmente básicas de la falta de éxito de los submarinos durante las operaciones noruegas no se establecieron finalmente hasta febrero de 1942 (ver Apéndice 3). [Copia del Cuartel General, Memorando del Alto Mando Naval No. 83a-42, Documento de Mando Secreto, fechado el 9 de febrero de 1942.]

El 30 de enero de 1942, *U-94* radio desde el Atlántico para decir que, en el curso de la inspección de un torpedo (que, estrictamente hablando, no se suponía que hicieran a bordo) se había encontrado un marcado exceso de presión en la balanza. cámaras.[12] A la luz de este informe, el Inspector del Departamento de Torpedos ordenó que se realizara una verificación a bordo de todos los submarinos que se encontraban en ese momento en el puerto ya punto de continuar con las operaciones. Como resultado, se descubrió que un gran porcentaje de las cámaras de equilibrio de profundidad no eran herméticas. La falla estaba en la abertura a través de la cual el eje del timón pasaba al compartimiento. Para operar correctamente, la presión de aire interna en la cámara de equilibrio debe ser atmosférica, de modo que la presión externa del agua lleve al torpedo a su profundidad establecida. Si la presión del aire aumenta, es probable que el torpedo corra más profundo que la profundidad establecida. Ahora es inevitable que, dentro de un submarino que avanza bajo el agua, se produzca un aumento de presión. Esto se debe a las frecuentes emisiones de aire comprimido que son imprescindibles al proceder sumergido. Si el submarino continúa sumergido durante algún tiempo, este aumento de presión puede llegar a ser muy considerable. Esto, junto con el hecho de que el disparo magnético no se podía usar en la Zona O y la pistola de impacto había demostrado ser defectuosa, nos dio la explicación final de por qué.

Traducido por Otrebla 2001

los submarinos habían fallado tan inesperadamente durante las operaciones noruegas. En Noruega habían permanecido sumergidos diariamente hasta veinte horas. En consecuencia, la presión dentro de los barcos se volvió excepcionalmente grande y, como resultado, las cámaras de equilibrio defectuosas y con fugas habían provocado que todos los torpedos disparados corrieran demasiado profundo. Esto explica con toda probabilidad el fracaso de todos los torpedos disparados por Prien en su ataque a los transportes anclados para dar en el blanco. Corriendo a una profundidad demasiado grande, simplemente pasaron por debajo de sus objetivos y luego se hundieron de la manera normal al final de su carrera. El único torpedo de Prien que se desvió de su curso cruzó, en lugar de una longitud muy larga, el fiordo y, en consecuencia, explotó cerca y a una profundidad considerable contra el acantilado.

Cuando los submarinos regresaron de Noruega, había hecho que se hiciera una investigación muy cuidadosa y crítica de todos los informes de fallas de torpedos. Los torpedos, por ejemplo, que habían sido disparados a una distancia muy larga se consideraban sin más preámbulos como fallos, aunque, por supuesto, bien puede haber habido algunos casos de fallas de torpedos entre ellos. A pesar de esta restricción impuesta a los casos investigados, encontramos que alrededor del 30 por ciento había sido con certeza casos de falla de torpedo. Durante los procedimientos de la Corte Marcial, el Inspector de Torpedos, imponiendo las mismas limitaciones a los casos a investigar, había llegado a una conclusión muy similar: el 34,2% debido a la falla del torpedo. No obstante, considero que todos estos cálculos no son fiables porque, en el momento en que se realizaron, la principal causa de los fallos, a saber, los fallos, la cámara de equilibrio con fugas y la profundidad mucho mayor a la que, en consecuencia, corrían los torpedos, todavía nos era desconocida. Una gran cantidad de torpedos disparados durante las operaciones noruegas habían sido calificados como "imposibles de controlar". Por lo tanto, se mostraron como fallos y, como tales, no se incluyeron en la lista de fallos.

El desarrollo del torpedo en un arma realmente eficiente se logró en el período subsiguiente de la guerra de la siguiente manera.

En junio de 1940 se emitieron órdenes de que en el futuro solo se utilizarían pistolas de contacto, ya que se consideraba probada la falta de fiabilidad de las pistolas magnéticas en todas las zonas. Esto significó que, en lo que respecta a los efectos explosivos de un torpedo, ahora estábamos de regreso a donde estábamos en 1918. A esto hay que agregar un factor más. Todavía no habíamos descubierto la razón del funcionamiento excesivamente profundo de nuestros torpedos, que nada parecía capaz de erradicar y que en realidad era responsable de inexplicables fallas incluso contra objetivos tan fáciles como los barcos anclados. Como resultado, los comandantes de submarinos se inclinaron a configurar sus torpedos para que corrieran a la mínima profundidad posible. Sin embargo, no todos los torpedos corrieron demasiado profundo, y el resultado de este procedimiento fue que el punto de impacto de

Traducido por Otrebla 2001

muchos torpedos que impactaron en su objetivo fueron demasiado altos y eso, a su vez, disminuyó aún más la efectividad de la explosión.

Hasta la introducción de la nueva pistola magnética (la Pi2) en diciembre de 1942, la efectividad de nuestros torpedos no fue mayor que en la Primera Guerra Mundial. Entre guerras, el personal operativo había exigido un solo torpedo que debería poder romper la parte trasera de un acorazado y hundirlo. Las ramas técnicas habían prometido con confianza tal torpedo, pero gracias a la falla de la pistola magnética, esta promesa nunca se había cumplido.

Para evaluar la efectividad de los torpedos detonados por medio de la pistola de contacto que nos vimos obligados, a falta de una mejor, a utilizar, hicimos un análisis de 816 impactos anotados por submarinos entre enero y junio de 1942: 40 por Descubrimos que el porcentaje de los barcos se había hundido con un torpedo, el 38% había necesitado dos o más antes de hundirse, y el 22% escapó después de haber sido alcanzado por entre uno y cuatro torpedos. En un gran número de casos individuales, tanto durante las operaciones contra convoyes en el Atlántico en 1940 como durante las operaciones en el Atlántico occidental en 1942, los submarinos no habían podido aprovechar las oportunidades que se les ofrecían para atacar a los cargueros porque habían ya ha usado todos sus torpedos para dar el*golpe de gracia* a los buques que habían alcanzado previamente. Casos similares volvieron a ocurrir durante las operaciones contra convoyes en 1942.

En resumen, el análisis mostró claramente que una gran cantidad de barcos escaparon al hundimiento durante esos años que fueron los más favorables para las operaciones de los submarinos gracias a la falta de una pistola magnética eficiente.

Como consecuencia de las fallas de torpedos que comenzaron a ocurrir tan pronto como se declaró la guerra, el Comandante en Jefe ordenó que se hiciera un cambio de mando en la Inspección de Torpedos. El 21 de diciembre de 1939, el Contralmirante Kummetz fue nombrado Inspector del Departamento de Torpedos. Abordó el problema de las fallas de torpedos informadas desde los barcos operativos con una mente completamente libre de prejuicios. El torpedo no era su hijo. Con gran energía se dedicó a la tarea de rastrear las posibles causas de los fallos de los torpedos. Y, ante todo, es gracias a él que muchas de estas causas potenciales fueron rastreadas y erradicadas una a una.

Se superaron las fallas en la pistola de contacto. Desde finales de 1942, gracias a las modificaciones realizadas en el mecanismo de dirección, el mantenimiento de la profundidad fue completamente fiable. En diciembre de 1942, los barcos operativos comenzaron a recibir los primeros modelos de

Traducido por Otrebla 2001

una nueva pistola magnética que al mismo tiempo también funcionaría eficientemente al contacto. Al mismo tiempo, se puso a disposición un torpedo que, después de haber recorrido una distancia determinada, empezó a correr en círculo. Esto, por supuesto, aumentó enormemente sus posibilidades —en un ataque, por ejemplo, en un convoy— de lograr un impacto. A partir de septiembre, un torpedo acústico estuvo listo para su uso operativo. Este fue dirigido automáticamente a su objetivo por el ruido de las hélices de su víctima. El brazo de torpedo había alcanzado así un nivel muy alto, un nivel que, a pesar del progreso técnico, no ha sido superado desde la guerra por ninguna otra armada.

En mi opinión, es una línea de argumentación poco sólida señalar, en contemplación retrospectiva de las fallas de nuestros torpedos durante los primeros días de la Segunda Guerra Mundial, que la Armada estadounidense también tuvo fallas similares, o que todo se debió a la falta. de fondos para fines de investigación o de instalaciones inadecuadas, en tiempo de paz, para realizar ensayos de tiro con torpedos vivos. Tales argumentos no van al quid de la causa. Obtendremos conocimiento para el futuro solo si reconocemos claramente los fracasos pasados y los admitimos.

Si una pistola de contacto funciona satisfactoriamente o no, se puede probar en tiempo de paz con un torpedo con cabezal de práctica. Por lo tanto, no es necesario ningún torpedo vivo. Lo mismo se aplica a los disparos magnéticos.

Pero en tiempos de paz, el Torpedo Experimental Institute, lleno de confianza en la eficiencia de los disparos magnéticos, declaró que nuestras pistolas magnéticas eran aptas para operaciones después de solo dos carreras de prueba —y pruebas insatisfactorias en eso— con torpedos de práctica. Ese fue un error que no se puede tolerar.

El factor decisivo para el disparo magnético es la distancia del torpedo al campo magnético del barco. Por tanto, el mecanismo de profundidad debe ser absolutamente preciso y fiable. Pero el departamento de desarrollo no dio ninguna importancia al mantenimiento de su profundidad correcta por un torpedo durante su recorrido.

La siguiente nota mostrará cuán poco confiable fue el disparo magnético en la guerra: con el disparo magnético, el mecanismo de profundidad debe configurarse de tal manera que se asegure que el torpedo se desplazará a una profundidad que le permita pasar inmediatamente por debajo de la quilla del objetivo. . El campo magnético creado en el barco por el magnetismo vertical de la tierra activa un percutor magnético sensible situado en la pistola y, por lo tanto, detona el torpedo cuando está directamente debajo del barco enemigo. El magnetismo de la tierra disminuye a medida que se acercan los polos. Por lo tanto, el percutor magnético debe ajustarse para la sensibilidad de acuerdo con la zona en la que se está utilizando; de lo contrario, la detonación del torpedo se producirá tan pronto como el torpedo se acerque al campo magnético del barco, es decir, antes de que

Traducido por Otrebla 2001

alcanza una posición inmediatamente debajo del barco, o no será detonado en absoluto. Existe el peligro adicional de que si el torpedo se somete a un choque violento, como el que podría experimentar en un mar embravecido, el percutor puede soltarse y el torpedo detonar prematuramente. Por otro lado, si el percutor se vuelve demasiado insensible, es posible que no actúe por completo, especialmente si el torpedo se desplaza demasiado profundo y, por lo tanto, entra en un campo magnético menos potente. Como el mecanismo de profundidad de los torpedos no era del todo fiable, siempre existía el peligro, cualquiera que pudiera haber sido el ajuste de sensibilidad (según la zona magnética) de una explosión prematura o de que no explotara en absoluto.

Que la cámara de equilibrio, que tenía que ser completamente hermética, hubiera sido perforada por la varilla del timón era, técnicamente hablando, una solución de lo más lamentable. Además, en la pistola de contacto, el empuje del percutor para la detonación del cebador no siguió la dirección natural del empuje, sino que tuvo que ser desviado por palancas en un ángulo de 180 °, y el percutor se vio obligado a empujar. hacia adelante para detonar la carga. Si el torpedo golpeó el objetivo en un ángulo agudo, la palanca se atascó muy fácilmente y el torpedo no detonó. Este giro de 180 ° también fue, desde el punto de vista técnico, muy torpe. Ambos defectos, por tanto, se debieron a fallos técnicos que podrían haberse evitado. Ambos nuevos mecanismos se habían introducido entre guerras. No existieron durante la Primera Guerra Mundial;

También creo que hubo mucho dinero disponible entre las dos guerras. Los costosos desarrollos logrados en el campo de la artillería —instrumentos de control de fuego, estabilizadores y control remoto— parecen demostrar que así fue.

En realidad, entonces, la raíz de nuestros problemas radica en el desarrollo y prueba inadecuados del torpedo. Una de las razones de esto fue el hecho de que el Torpedo Experimental Establishment, como departamento de la marina, estaba a cargo del desarrollo de torpedos. Diseñó el torpedo, lo construyó, incluso lo probó y decidió por sí mismo si era apto o no para uso operativo. Esto, en mi opinión, es fundamentalmente incorrecto en principio. Las Fuerzas Armadas no deben tener nada que ver con la construcción de las armas que necesitan, sino que deben transmitir sus requisitos a la industria privada. A continuación, deberían someter las mejores armas que surjan como resultado de una competencia industrial muy intensa a las pruebas más rigurosas en condiciones lo más cercanas a la guerra como sea posible y luego deberían aceptarlas sólo si resultan satisfactorias. Puede, tal vez,

Traducido por Otrebla 2001

La etapa de desarrollo de las pruebas no puede confiarse a una empresa privada. Pero aun así, todo el proceso de desarrollo, prueba y aprobación como apto para uso operativo nunca debe dejarse en manos de una sola autoridad.

Otra razón psicológica de la prueba inadecuada de nuestros torpedos en tiempos de paz fue la actitud acrítica adoptada por el Torpedo Experimental Establishment hacia sus propios logros. Durante los juicios de despido en tiempo de paz se hicieron evidentes varios asuntos a los que, sin duda, la rama técnica debería haber reflexionado seriamente. Tampoco en ese momento habían faltado voces entre quienes tuvieron que utilizar los torpedos en acción para expresar dudas sobre la eficacia bélica de los torpedos que se estaban lanzando. Los técnicos de torpedos, sin embargo, se adhirieron obstinadamente a su convicción de que su torpedo era impecable.

Tampoco creo que sea esencial que el oficial a cargo del desarrollo y prueba de un arma posea una habilidad técnica sobresaliente o que esté técnicamente muy altamente calificado, que debe ser, en otras palabras, una especie de científico y oficial combinados. .

En mi opinión, el oficial a cargo del desarrollo de cualquier arma debe tener experiencia bélica práctica de su uso, debe saber exactamente lo que se requiere tanto desde el punto de vista técnico como de servicio y precisamente lo que se esperaría del arma en el combate real. . Su formación táctica básica como marinero y las cualidades que le dota son de más importancia que los conocimientos técnicos o cualquier formación especializada. Este último debe ser poseído por el diseñador técnico con el que está cooperando el oficial. Uno es el complemento esencial del otro. El nombramiento de funcionarios técnicamente altamente calificados y especializados para los nombramientos de servicio en un departamento técnico puede, de hecho, a veces ser gravemente desventajoso. porque sólo en casos raros se pueden encontrar la capacidad profesional y técnica combinadas en un solo individuo; y cuando se designa así a un oficial técnicamente dotado, es muy fácil que tienda a concentrarse en el problema técnico en detrimento de las cuestiones tácticas y de servicio. Esto se aplica igualmente tanto al desarrollo de armas como al diseño de barcos y su armamento. El oficial naval que debe participar en el diseño y desarrollo de un arma debe, como tan acertadamente lo expresa la frase inglesa, "poseer cualidades marineras". Si no lo hace, entonces las opiniones de sus colegas técnicos especialistas tendrán un peso desproporcionado, y el servicio y el aspecto táctico, que, después de todo, es el punto esencial y principal en cuestión, se le dará muy poca consideración. y cuando se designa así a un oficial técnicamente dotado, es muy fácil que tienda a concentrarse en el problema técnico en detrimento de las cuestiones tácticas y de servicio. Esto se aplica igualmente tanto al desarrollo de armas como al diseño de barcos y su armamento. El oficial naval que debe participar en el diseño y desarrollo de un arma debe, como tan acertadamente lo expresa la frase inglesa, "poseer cualidades marineras". Si no lo hace, entonces las opiniones de sus colegas técnicos especialistas tendrán un peso desproporcionado, y el servicio y el aspecto táctico, que, después de todo, es el punto esencial y principal en cuestión, se le dará muy poca consideración. y cuando se designa así a un oficial técnicamente dotado, es muy fácil que tienda a concentrarse en el problema técnico en detrimento de las cuestiones tácticas y de servicio. Esto se aplica igualmente tanto al desarrollo de armas como al diseño de barcos y su armamento. El oficial naval que debe participar en el diseño y desarrollo de un arma debe, como tan acertadamente lo expresa la frase inglesa, "poseer cualidades marineras". Si no lo hace, entonces las opiniones de sus colegas técnicos especialistas tendrán un peso desproporcionado, y el servicio y el aspecto táctico, que, después de todo, es el punto esencial y principal en cuestión, se le dará muy poca consideración. Esto se aplica igualmente tanto al desarrollo de armas como al diseño de barcos y su armamento. El oficial naval que debe participar en el diseño y desarrollo de un arma debe, como tan acertadamente lo expresa la frase inglesa, "poseer cualidades marineras". Si no lo hace, entonces las opiniones de sus colegas técnicos especialistas tendrán un peso desproporcionado, y el servicio y el aspecto táctico, que, después de todo, es el punto esencial y principal en cuestión, se le dará muy poca consideración. Esto se aplica igualmente tanto al desarrollo de armas como al diseño de barcos y su armamento. El oficial naval

Es cierto que, mientras que la descarga de un torpedo en 1918 había sido

Traducido por Otrebla 2001

acompañado de una cierta perturbación en el agua que se podía ver desde la distancia, los técnicos habían superado esta debilidad entre guerras y habían producido un torpedo, cuya descarga fue completamente sin salpicaduras. También habían transformado en un útil arma de guerra el torpedo eléctrico, que no deja huellas de burbujas y cuyo prototipo ya existía en 1918. Pero las mejoras restantes a las que se había dedicado tanto esfuerzo demostraron, cuando llegó la guerra, ser fracasos.

Como resultado de las fallas de los torpedos, el brazo del submarino se vio privado de grandes éxitos tanto en sus operaciones contra la navegación como en sus enfrentamientos con buques de guerra (p. Ej.*Arca real* el 14 de septiembre de 1939 y *Nelson* el 30 de noviembre de 1939). Los prematuros indudablemente llevaron a la Detección y destrucción de los submarinos atacantes (p. Ej.*U-39* y *U-27*). Las graves y siniestras consecuencias de estos fracasos me han hecho sentir que es imperativo que exponga los hechos aquí, sin piedad y en detalle.

Traducido por Otrebla 2001

8. LA BATALLA DEL ATLÁNTICO

Julio-octubre de 1940

Protección inadecuada de los convoyes británicos —primeros ataques conjuntos a los convoyes— gran número de hundimientos de submarinos —conquista del norte de Francia— ventajas de los puertos de Bizkaia — destrucción de la navegación enemiga, nuestra medida ofensiva más importante.

DESPUÉS de la campaña de Noruega, la mayoría de nuestros barcos necesitaban reparaciones inmediatas. Los astilleros se sobrecargaron. Las reparaciones tomaron mucho tiempo, y no fue hasta principios de junio que los submarinos volvieron a estar disponibles en cantidades para continuar las operaciones. La esencia de las instrucciones recibidas entonces del Alto Mando Naval era que debíamos concentrarnos en el Atlántico.

Para entonces, sin embargo, habían transcurrido casi tres meses desde que retiramos nuestros barcos del Atlántico con el fin de concentrarlos para las operaciones noruegas. Como resultado, el comando de submarinos no poseía ninguna información confiable sobre la fuerza, las disposiciones o las actividades del enemigo en el Atlántico. ¿Se han realizado modificaciones en la organización del envío allí? ¿Había barcos que navegaban de forma independiente todavía en aguas costeras, o ahora navegaban todos en convoy? ¿Qué tan fuertes fueron las escoltas de superficie empleadas? ¿También se estaban utilizando aviones? ¿A qué distancia hacia el oeste del Atlántico se escoltaban ahora los convoyes y dónde los dejaba la escolta? ¿Qué tan lejos al oeste fueron recibidos los convoyes de regreso a casa por su escolta? ¿Qué curso siguieron entonces? ¿Navegaron como antes? al sur de Irlanda y luego en St George's Channel y el Canal de la Mancha o ¿navegaron al norte de Irlanda y entraron en el Canal del Norte? ¿Cómo se habían desarrollado las medidas antisubmarinas británicas mientras tanto? ¿Se limitaron únicamente a repeler los ataques de los submarinos contra los convoyes, o también hubo grupos independientes operando contra los submarinos? Que tan lejos

Traducido por Otrebla 2001

¿El Atlántico se extendió la patrulla aérea enemiga?

A estas incertidumbres con respecto a las condiciones en el mar se sumaba, en lo que a mí respecta, mi incertidumbre con respecto al funcionamiento eficiente de nuestros torpedos y la cuestión de si las tripulaciones de los submarinos habían superado los efectos deprimentes de sus fallas noruegas. Aunque personalmente creía que lucharían con nuevo coraje, estaba ansioso por demostrarles lo antes posible el valor de lucha de su brazo, del que yo mismo estaba convencido.

Por lo tanto, le di especial importancia al éxito de nuestra primera operación. El 15 de mayo *U-37* (El teniente comandante Oehrn) fue el primer barco en navegar hacia el Atlántico. Llevaba torpedos con las mejoras más recientes realizadas en pistolas de contacto. También esperábamos que las pistolas magnéticas se comportaran mejor en el campo magnético del Atlántico que en la zona norte de Noruega y que el número de fallos de encendido se redujera a proporciones razonables.

Antes de recibir información actualizada sobre las actividades de envío en el Atlántico, envié *U-37* en el área al noroeste del Cabo Finisterre, en el extremo occidental del Canal, que anteriormente había demostrado ser un área concurrida y muy adecuada para nuestras operaciones contra el transporte marítimo mercante.

Muy pronto, Oehrn informó que de los cinco torpedos magnéticos que disparó, dos habían sido prematuros y dos, aparentemente, no habían explotado en absoluto. Este informe no fue un comienzo auspicioso para sus operaciones, y resultó en que decidiera finalmente que los disparos magnéticos eran inútiles en la guerra. Las últimas explicaciones y teorías de las ramas técnicas para dar cuenta de estos fallos en lo sucesivo no tenían ningún peso para mí. Me negué por más tiempo a cargar a los submarinos con estas cosas miserables, y prohibí de inmediato todo uso de pistolas magnéticas. En el futuro, le dije, solo se usaría el disparo por contacto. Las mejoras que se le habían hecho a este último eran prometedoras y llegaron a la conclusión de que la respuesta era la menos eficaz, pero más fiable, la extinción.

El 9 de junio *U-37* regresó de las operaciones en el Atlántico a su base en Wilhelmshaven. En veintiséis días en el mar había hundido más de 43.000 toneladas de barcos. El hechizo de la mala suerte se rompió. Los poderes de combate del submarino habían quedado demostrados una vez más. Mis convicciones no me habían engañado. Se apreciará fácilmente que estuve particularmente agradecido con el comandante de *U-37* por lo que había logrado, porque también él comprendía cuánto dependía de la

Traducido por Otrebla 2001

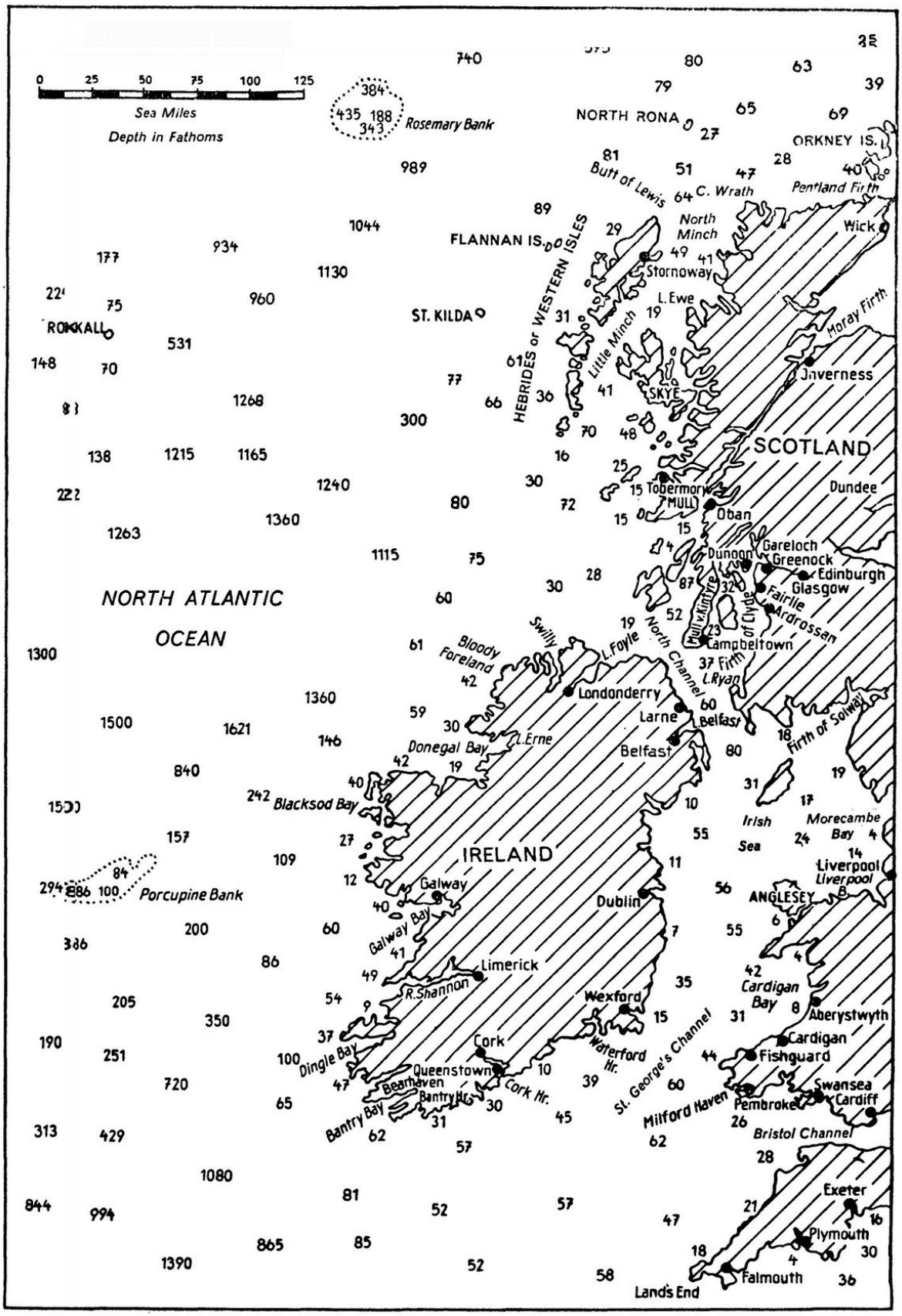
éxito o no de su patrulla. Ahora, sin embargo, los otros submarinos se hicieron a la mar convencidos de que lo que *U-37* lo habían hecho, ellos también podían hacerlo. Psicológicamente, se habían superado los efectos de los fracasos noruegos.

Comenzó ahora la primera fase de la Batalla del Atlántico. Fue particularmente exitoso. Descubrimos que la situación general era favorable para la conducción de nuestra guerra contra la navegación mercante. La campaña noruega y la necesidad de escoltas en el Canal obviamente habían planteado grandes exigencias a las fuerzas aéreas y marítimas británicas que operaban en el Atlántico. Los submarinos se encontraron con una gran cantidad de embarcaciones que navegaban de forma independiente, mientras que los convoyes estaban débilmente escoltados y no todos iban acompañados de aviones. En junio de 1940, se descubrió que el extremo occidental del Canal de la Mancha seguía siendo el punto focal del tráfico marítimo. Cuando la exitosa terminación de la ofensiva iniciada el 10 de mayo contra Francia nos dio la posesión de los puertos franceses en el Canal y el Golfo de Vizcaya, los convoyes británicos se cambiaron de la ruta al sur de Irlanda a la del norte de Irlanda y al Canal del Norte. Habíamos previsto que más allá de este punto los convoyes se dispersarían ampliamente. Sin embargo, esto no ocurrió, presumiblemente debido al tiempo requerido y la falta de fuerzas de escolta suficientes. Como regla general, los convoyes procedieron en la latitud de Rockall Bank (ver Mapa 4 al lado).

La imagen de las actividades marítimas británicas se fue construyendo gradualmente, poco a poco, a partir de los informes presentados por los submarinos. Mi principal y constante preocupación era obtener información oportuna sobre cualquier cambio en la organización de los movimientos de transporte marítimo británico. Si pasaban incluso dos días sin que recibiera informes de barcos que habían sido avistados por submarinos, ordenaba de inmediato una redistribución de mis fuerzas. A medida que se hacía cada vez más evidente que teníamos una excelente oportunidad de lograr grandes éxitos, me preocupaba mucho que no pasara un solo día sin que uno de los barcos en el mar hundiera un barco en algún lugar u otro. El cociente efectivo de submarinos, con lo que me refiero al hundimiento promedio por submarino por día para todos los submarinos en el mar, tenía que mantenerse lo más alto posible.

Una de las características más destacadas de la guerra es su incertidumbre y la imposibilidad de obtener información precisa. Por lo tanto, no estaba seguro de que todas las redistribuciones que ordené fueran correctas. Eso, la medida del éxito logrado por sí sola podría demostrarlo.

Traducido por Otrebla 2001



Traducido por Otrebla 2001

MAPA 4

Hoy conocemos las medidas tomadas en ese momento contra el ataque de submarinos del enemigo en las zonas marítimas al oeste de Gran Bretaña e Irlanda. [Roskill, vol. 1, pág. 343*y siguientes*.] De mayo a octubre de 1940, los convoyes británicos con destino al exterior sólo fueron escoltados hasta el oeste a 12 ° W y más tarde hasta 19 ° W. Aproximadamente a las mismas longitudes, los convoyes de regreso a casa fueron recogidos por las fuerzas de escolta. Los convoyes de América fueron escoltados por destructores canadienses por unas 400 millas hacia el este hacia el Atlántico. Durante el resto de su largo viaje a través del Atlántico abierto, los convoyes fueron escoltados principalmente por un crucero auxiliar solitario.

Para fortalecer esta protección tan inadecuada de sus convoyes, el Gabinete de Guerra británico, por iniciativa de Churchill, tomó medidas drásticas. El 8 de mayo de 1940, los británicos ocuparon Islandia con el objetivo de obtener bases navales y aéreas para sus fuerzas de escolta. En el verano de 1940, Churchill obtuvo cincuenta destructores estadounidenses a cambio de la concesión a los Estados Unidos de bases navales y aéreas en Terranova, Bermudas y las Indias Occidentales.

Estas medidas tomadas por el gobierno británico muestran claramente cuán inadecuadas se consideraron las medidas que podrían desarrollarse contra el ataque de los submarinos. El cambio de ruta del envío por parte del Almirantazgo tampoco sirvió de nada. "El enemigo", dice Roskill, "encontró rápidamente las nuevas rutas que utilizaba nuestro transporte marítimo". [Roskill, vol. Yo, p. 349.] La frecuente reagrupación de los Uboats que mencioné anteriormente fue en sí misma útil y causó considerable preocupación al enemigo.

Desde el comienzo mismo de esta nueva fase en la batalla del Atlántico, esperaba poder pronto librar una batalla de convoyes, atacar un convoy, es decir, con varios submarinos o grupos de submarinos. De un compromiso de esta naturaleza esperaba con seguridad resultados sustanciales. Sin embargo, con el pequeño número de submarinos disponibles, me di cuenta de que encontrar un convoy en alta mar presentaría grandes dificultades. Por lo tanto, establecí como principio fundamental que los submarinos informaban invariablemente de la presencia de un convoy siempre que su posición fuera tal que pudiera permitir un ataque contra él por parte de otros barcos que operaban en la misma vecindad. Recibí más información sobre los convoyes enemigos de la sección de descifrado de radio altamente eficiente del Alto Mando Naval.

Traducido por Otrebla 2001

suerte. Entre junio y septiembre hice varios intentos de utilizar estas señales como base para una operación conjunta de varios barcos. Sin embargo, dos de esos intentos en junio y uno en agosto fracasaron porque el enemigo, desconocido para nosotros, aparentemente había cambiado el lugar de encuentro. Este fue ciertamente el caso en el intento de agosto. Recibimos noticias de una alteración de cincuenta millas en la cita un día demasiado tarde. Todo lo que podían hacer los submarinos concentrados era perseguir apresuradamente al convoy. Con mala visibilidad y mar agitado, solo un barco logró subir al convoy, y solo pudo hundir un barco.

En septiembre, la sección criptográfica recibió una señal con suficiente tiempo, cuatro días antes de que un convoy de regreso a casa desde Estados Unidos se reuniera con su escolta. Detallé cuatro botes para encontrar el convoy en el Atlántico en longitud 19 ° 15 W, y el más nororiental de los botes lo avistó debidamente. Una vez más el clima interfirió, pero aún así, el 10 de septiembre de 1940, a pesar de la marejada y un vendaval de Fuerza 8, los submarinos lograron hundir cinco barcos. Después de su ataque *U - 47* (Prien) se redujo a su último torpedo. Ella era, por lo tanto, el barco que quería para otro propósito y le ordené que asumiera el papel de barco meteorológico y que presentara informes dos veces al día, desde una posición al oeste de la longitud 23, *es decir* a unas 750 millas de la costa oeste de Inglaterra. Se buscaban estos informes en relación con nuestros ataques aéreos en Gran Bretaña.

Mientras Prien estaba allí, enviando afanosamente sus informes meteorológicos, un convoy de regreso a casa procedente de América del Norte corrió directamente a sus brazos, a pesar del hecho de que los británicos debían haber estado recibiendo las señales meteorológicas que hacía dos veces al día y, por tanto, deberían han podido localizarlo. La explicación probable es que, a la larga distancia involucrada, la radiogoniometría no dio un resultado lo suficientemente preciso como para permitir que el convoy tomara una acción evasiva. Prien mantuvo contacto con el convoy. El comando de submarinos dirigió cinco barcos más hacia él. Durante la noche del 21 al 22 de septiembre, estos cinco barcos lanzaron un ataque concentrado contra este convoy de quince barcos completamente cargados. Según el comunicado del Almirantazgo, hundieron once embarcaciones y dañaron una duodécima. El éxito habría sido mayor de no ser por el hecho de que, además de Prien, a varios de los otros barcos también les quedaban pocos torpedos. No obstante, los resultados netos fueron impresionantes. En mi Diario de Guerra escribí: 'El compromiso de los últimos días muestra que los principios enunciados en tiempos de paz tanto con respecto al uso de la radio en las proximidades del enemigo como con respecto al entrenamiento de submarinos para acciones ofensivas contra convoyes estaban en lo correcto '. [Diario de guerra, 22 de septiembre de 1940.]

Esta batalla de convoyes iba a ser seguida por otros dos de naturaleza similar en el

Traducido por Otrebla 2001

mediados de octubre. En la noche del 16 al 17 de octubre, *U-48* (El teniente comandante Bleichrodt), que operaba en el área al noroeste de Rockall Bank, estableció contacto con un convoy de regreso a casa. Cinco submarinos más que operaban al este y al norte de Rockall Bank fueron dirigidos hacia el convoy. Ellos eran *U-46* (Teniente-Comandante Endrass), *U-99* (Teniente Comandante Kretschmer), *U-100* (Teniente-Comandante Schepke), *U — 101* (Teniente-Comandante Frauenheim) y *U-123* (Teniente Comandante Moehle). Sin embargo, mientras era perseguido y atacado con cargas de profundidad, *U-48* perdido contacto con el convoy. Para restablecer el contacto, los otros barcos se formaron en línea en ángulo recto con la supuesta ruta del convoy. Esto, por supuesto, tuvo que hacerse a una distancia muy considerable al este de la última posición conocida del convoy, ya que los barcos necesitaron algún tiempo para asumir sus nuevas disposiciones. Los botes también tenían que asegurarse de que estarían bastante por delante del convoy y colocados de manera que amaneciera cuando los alcanzara. Los barcos debían estar en posición la mañana del 18 de octubre. Todo salió bien; como habíamos esperado y esperado, el convoy chocó contra la línea de submarinos en la tarde del 18 de octubre. ¡Una vez más los habíamos atrapado! Esa noche los submarinos lanzaron su ataque. En una serie de ataques a la superficie hundieron diecisiete barcos. Era el convoy SC7, con destino a casa desde Sydney, Nueva Escocia.

A la mañana siguiente de este combate nocturno, el 19 de octubre, habiendo disparado todos sus torpedos, *U-99, U-*101 y *U-123* comenzó a casa a su base. La misma mañana Prien (*U — 47*), que operaba al oeste de Rockall Bank, se puso en contacto con otro convoy de regreso a casa. De los submarinos que habían participado en las operaciones de la noche anterior *U-46, U-48* y *U-100* estaban disponibles para actuar contra este nuevo objetivo. Además, *U-38* (Teniente Comandante Liebe) y *U-28* (El teniente comandante Kuhnke) fueron alertados, en caso de que el convoy ya hubiera entrado en su área de operaciones. Con la excepción de *U-28,* que estaba demasiado lejos, todos estos barcos atacaron el convoy durante la noche del 19 al 20 de octubre y hundieron catorce barcos. [Convoy HX79. Véase Roskill, vol. Yo, p. 350.]

Esa misma noche los barcos chocaron con el Convoy HX79A, con rumbo exterior desde Inglaterra, y hundieron otros siete barcos.

En tres días, entonces, y casi exclusivamente en ataques nocturnos entregados juntos, ocho barcos habían hundido treinta y ocho barcos pertenecientes a tres convoyes diferentes. En estas operaciones no se perdió ningún submarino. Las conclusiones a las que llegué y a las que anoté en mi Diario de Guerra fueron:

Traducido por Otrebla 2001

1. Estas operaciones han demostrado la corrección del principio que desde 1935 ha regido el desarrollo de las tácticas de los submarinos y ha sido la base de todo el entrenamiento de los submarinos, a saber, que la concentración que representa un convoy debe ser atacada por una concentración similar de submarinos actuando juntos. Esto ha sido posible gracias a los avances en los medios de comunicación.

2. Solo es posible realizar ataques de este tipo cuando los capitanes y tripulaciones han sido entrenados a fondo para este propósito.

3. Solo son posibles cuando el número requerido de submarinos está presente en el área en cuestión.

4. Cuanto mayor sea el número de submarinos en cualquier área de operaciones, más Es probable que con más ojos (es decir, más submarinos) se detecten más convoyes, y más numerosas serán las oportunidades para estos ataques concertados.

5. Nuevamente, la presencia de un mayor número de submarinos significa que, después de un Ataque de este tipo, las rutas marítimas de aproximación a Gran Bretaña no estarán libres de peligro por el momento. Por el momento, casi todos los submarinos operativos, después de haber agotado su carga de torpedos, se ven obligados a regresar a su base.

6. El éxito alcanzado en las operaciones que se examinan no siempre puede esperarse. La niebla, el mal tiempo y otros factores a veces pueden arruinar por completo todas las perspectivas de éxito.

Sin embargo, el factor decisivo es, y siempre será, la habilidad de los capitanes y sus tripulaciones.

Estas pocas frases, creo, resumen todo el problema de las operaciones contra convoyes. Me gustaría agregar algunas observaciones sobre mi última oración sobre la habilidad de los capitanes. En esta fase inicial de la Batalla del Atlántico, nuestra primera operación desde la campaña de Noruega, tuvimos capitanes como Prien, Herbert Schultze, Kretschmer, Schepke, Endrass, Liebe, Lueth, Frauenheim, Wohlfahrt, Oehrn, Jenisch y otros hombres igualmente valientes. . Todos habían recibido un entrenamiento completo en tiempos de paz y todos habían dado prueba de su mérito durante los primeros meses de la guerra. Y ahora se lanzaron con audacia, habilidad y juicio maduro a este ataque contra las líneas de comunicación británicas. En encuentros que a menudo eran muy breves y a veces solos, cada uno en su propia zona de operaciones, a veces en acción conjunta contra un convoy, todos lograron grandes éxitos. Sentían que eran los 'Gobernantes de los mares', más que capaces de hacer frente a cualquier medida defensiva que el enemigo pudiera usar contra ellos. La medida en que estaban imbuidos de esta convicción está bien

Traducido por Otrebla 2001

ilustrado por las entradas de Kretschmer en su diario de guerra que describen el ataque contra el convoy en la noche del 18 al 19 de octubre.

18.10

2330. Ahora ataca el ala derecha de la última línea menos una. Arco de tiro a un gran carguero. La embarcación zigzagueó, con el resultado de que el torpedo pasó frente a ella y golpeó a su vecina aún más grande después de una carrera de 1,740 yardas. El barco, de unas 7.000 toneladas, fue alcanzado por debajo del trinquete y se hundió rápidamente por la proa con, supongo, dos bodegas inundadas.

2358. Tiro de proa en carguero grande aprox. 6.000 toneladas. Alcance 750 yardas. Golpee debajo del trinquete. La explosión del torpedo fue seguida inmediatamente por una gran hoja de llamas y una explosión que abrió el barco hasta el puente y dejó una nube de humo de 600 pies de altura. La parte delantera del barco aparentemente se hizo añicos. El barco sigue ardiendo ferozmente, con llamas verdes.

19.10

0015. Tres destructores, alineados en fila, se acercan a la nave, buscando en los alrededores. Partí a toda velocidad en rumbo suroeste y muy pronto recuperé el contacto con el convoy. Torpedos de otros barcos explotando todo el tiempo. Los destructores están al límite de su ingenio, disparando conchas de estrellas todo el tiempo para consolarse a sí mismos y a los demás. No es que eso haya muchas probabilidades bajo la brillante luz de la luna. Ahora empiezo a recogerlos desde la popa del convoy.

0138. Disparo de proa en un gran carguero de unas 6.000 toneladas muy cargado. Alcance 945 yardas. Golpee debajo del trinquete. El barco se hundió de inmediato.

0155. Disparo de proa en el próximo barco, un gran buque de aprox. 7.000 toneladas. Alcance 975 yardas. Golpee debajo del trinquete. El barco se hundió en cuarenta segundos.

En el período de mayo a octubre inclusive, 287 buques con un tonelaje total de 1.450.878 toneladas fueron hundidos por submarinos. El mes más rentable fue octubre, en el que se hundieron 63 buques con un tonelaje total de 352.707 toneladas. Esto fue gracias a los ataques conjuntos realizados a los convoyes, en los que se emplearon tácticas de manada de lobos.

Según las estadísticas británicas, el 70 por ciento de los barcos perdidos durante septiembre se hundieron en ataques a la superficie de submarinos durante la noche. Al menos un porcentaje igual debe haberse hundido de la misma manera en octubre. Con estas operaciones nocturnas atacamos "la defensa en su punto más débil". [Roskill]

Traducido por Otrebla 2001

A estas cifras de buques mercantes hundidos hay que añadir el hundimiento, durante los mismos meses, de los cruceros auxiliares. *Andania, Carintia, Castillo de Dunvegan, Scotstoun* y *Transilvania* con un tonelaje total de 49.234 toneladas, así como el destructor *Torbellino.*

El cociente efectivo de cada submarino durante estos meses fue muy elevado. El tonelaje hundido por barco por día en el mar en junio fue de 514 toneladas, en julio de 593 toneladas, en agosto de 664 toneladas, en septiembre de 758 toneladas y en octubre, el mes de las grandes batallas de convoyes, de 920 toneladas. Estos cálculos se basan en estadísticas británicas de hundimientos.

Frente a esto, durante el mismo período y en el Atlántico, se perdieron seis submarinos. Entre ellos estaba *U-32* (Teniente Jenisch) que un poco antes, el 28 de octubre, había hundido el *Emperatriz de Gran Bretaña,* 42.000 toneladas, después de que los bombarderos alemanes incendiaran ese barco.

Por dolorosas que fueran estas pérdidas, eran muy pequeñas en comparación con las sufridas por el enemigo.

Bien puede plantearse la pregunta: ¿cuántos submarinos, en total, se emplearon para lograr estos grandes éxitos?

La situación con respecto al número de submarinos durante el primer año de la guerra hasta el 1 de septiembre de 1940, fue la siguiente:

Al comienzo de la guerra teníamos, como se dijo antes, 57 submarinos. A este total se sumaron 28 nuevos barcos encargados durante el primer año de hostilidades. En el mismo período se perdieron 28 barcos, con el resultado de que nuestra dotación total de submarinos el 1 de septiembre de 1940 volvió a ser de 57, la misma cifra con la que habíamos comenzado.

De los 57 barcos disponibles el 1 de septiembre de 1939, 39 estaban operativos. De ellos, hasta julio de 1940, una media de 12 participaban simultáneamente en operaciones contra el enemigo. Suponiendo que la mitad del tiempo de una patrulla determinada se dedicó a llegar y regresar del área de patrulla, esto significaba que hasta julio de 1940, en promedio, solo había seis submarinos simultáneamente en el teatro de operaciones inmediato. Y fueron estos barcos, seis a la vez, los que libraron la guerra contra Gran Bretaña.

Sin embargo, en comparación con los 39 barcos disponibles en operaciones el 1 de septiembre de 1939, sólo estaban disponibles el 1 de septiembre de 1940, 27. Por esto había dos razones. En primer lugar, el 1 de septiembre de 1940, un mayor número de barcos participaron en pruebas y ejercicios que en 1939; y en segundo lugar, y más importante,

Traducido por Otrebla 2001

en septiembre de 1940 un mayor porcentaje de todos los barcos disponibles tuvo que ser catalogado como barcos de entrenamiento. Este aumento en el número de barcos de entrenamiento databa del final de la campaña noruega; fueron requeridos en el Báltico para la formación completa del personal que tripularía los nuevos barcos que estarían listos desde principios de 1941 en adelante.

A pesar de esto, los hundimientos totales y el "cociente efectivo" por submarino fueron más altos durante el período julio-septiembre de 1940 que durante los primeros meses de la guerra; y eso, además de una mejora en las condiciones generales en las que luchábamos, se debió principalmente a nuestra posesión de la base francesa de Lorient en el golfo de Vizcaya.

Desde el momento en que se inició en mayo de 1940, el avance del ejército alemán en la campaña contra Francia había sido observado con mucha atención por el mando de submarinos. Si el ejército lograba derrotar a Francia, deberíamos tener la ventaja de tener bases en las costas del Canal y Vizcaya para nuestras operaciones navales contra Gran Bretaña. De hecho, esto sería una realización repentina de nuestras esperanzas de una mejora en nuestra posición geográfica estratégicamente desfavorable. *vis-à-vis* Bretaña; Significaría que ahora deberíamos tener una salida de nuestro 'patio trasero' en la esquina sureste, del Mar del Norte y estaríamos en las mismas orillas del Atlántico, el océano en el que la guerra en el mar contra Gran Bretaña debe finalmente ser decidido. El peligro de que las medidas enemigas a gran escala pudieran impedir que los submarinos se hicieran a la mar ya no existiría, ya que tales medidas, si es posible, sólo podrían llevarse a cabo en las aguas poco profundas del Mar del Norte. Además, con bases en el Atlántico, la distancia que los submarinos tendrían que cubrir para llegar a las principales rutas comerciales británicas se acortaría materialmente, e incluso los pequeños barcos Tipo II de 250 toneladas podrían operar en el Atlántico. .

Además, tendremos a nuestra disposición nuevos astilleros de reparación, los astilleros de casa se verían aliviados de la carga de reacondicionar los barcos existentes y podrían concentrarse en la construcción de nuevos barcos. Con todo, la posesión de la costa de Bizkaia fue de la mayor importancia posible en la campaña de los submarinos. Una vez que tuvimos esa costa, sólo había una tarea en la que la Armada alemana tenía que concentrar sus esfuerzos, la tarea de aprovechar, con la mayor rapidez posible y por todos los medios que poseyera, la mayor y más completa ventaja posible de esta destacada mejora. en nuestra posición estratégica en la guerra en el mar. En la campaña contra la propia Francia, el brazo de submarinos no había podido desempeñar ningún papel. Los transportes fuertemente escoltados entre Inglaterra y Francia cruzaron el Canal en carriles protegidos a ambos lados por campos de minas.

Traducido por Otrebla 2001

intervenir hecho por *U-13* (El teniente comandante Max Schulte) había terminado en la pérdida de ese barco.

Mientras se desarrollaba la conquista del norte de Francia durante los meses de mayo y junio, el Mando de U-boot había tenido un tren en espera, que, cargado de torpedos y con todo el personal y material necesario para el mantenimiento de los submarinos, fue enviado a la Puertos de Bizkaia al día siguiente de la firma del armisticio. A principios de junio había enviado un grupo de reconocimiento de mi estado mayor a Francia con la orden de examinar los puertos de Vizcaya tan pronto como cayeran en nuestras manos e informar sobre su idoneidad para su uso como bases de submarinos. Yo mismo no tenía ninguna duda en mi propia mente de que si nuestros submarinos operativos fueran transferidos a bases en el oeste de Francia, entonces sería allí, en el oeste de Francia, donde el Comando de submarinos también tendría que establecer su Cuartel General. A este respecto, el argumento más importante, en mi opinión, Era la necesidad de mantener un estrecho contacto con las tripulaciones de los submarinos y más particularmente con sus capitanes. Hacer esto a una distancia considerable fue muy difícil. Las desventajas resultantes de estar más lejos del Alto Mando Naval en Berlín y de los establecimientos de entrenamiento de submarinos en aguas nacionales tendrían que superarse, mejorando lo mejor que pudiéramos, los medios de comunicación disponibles. Otra razón por la que pensé que era importante que yo mismo estuviera en la zona de Vizcaya era la posibilidad de cooperar con el brazo aéreo alemán allí, que esperaba mucho en un futuro próximo. Las desventajas resultantes de estar más lejos del Alto Mando Naval en Berlín y de los establecimientos de entrenamiento de submarinos en aguas nacionales tendrían que superarse, mejorando lo mejor que pudiéramos, los medios de comunicación disponibles. Otra razón por la que pensé que era importante que yo mismo estuviera en la zona de Vizcaya era la posibilidad de cooperar con el brazo aéreo alemán allí, que esperaba mucho en un futuro próximo. Las desventajas resultantes de estar más lejos del Alto Mando Naval en Berlín y de los establecimientos de entrenamiento de submarinos en aguas nacionales tendrían que superarse, mejorando lo mejor que pudiéramos, los medios de comunicación disponibles. Otra razón por la que pensé que era importante que yo mismo estuviera en la zona de Vizcaya era la posibilidad de cooperar con el brazo aéreo alemán allí, que esperaba mucho en un futuro próximo.

Para poder llegar a una decisión definitiva sobre el tema acudió a la costa vizcaína el 23 de junio inmediatamente después del armisticio. Como resultado de mi recorrido de inspección llegué a la conclusión de que los puertos de Bizkaia podrían volverse perfectamente adecuados como bases de submarinos en las siguientes etapas:

1. Organización de instalaciones para suministro de combustible, raciones y agua.

2. Organización de instalaciones para reparaciones menores.

3. Transfiera, tan pronto como (1) y (2) arriba estén en funcionamiento para el la mayoría de los barcos que operan en el Atlántico, del Cuartel General de Comando de U-Boat.

4. Organización de las instalaciones para el reacondicionamiento completo de los submarinos.

En los días que siguieron, las ramas relevantes del Alto Mando Naval emprendieron estas tareas con la máxima energía. El 7 de julio *U — 30* se convirtió en el primer barco en entrar en Lorient desde el Atlántico y reponer combustible y torpedos. El 2 de agosto, el astillero de Lorient estaba listo para realizar reparaciones de submarinos y, a partir de entonces, los submarinos que operaban en el Atlántico ya no regresaban a Alemania para

Traducido por Otrebla 2001

reacondicionamiento y marcha, pero hacia el Cantábrico. El 29 de agosto, transferí el cuartel general de mando de submarinos desde Senkwarden cerca de Wilhelmshaven, temporalmente a París. Allí esperamos la finalización de mi nuevo puesto de mando en Kernevel, cerca de Lorient, con todas las instalaciones necesarias para la comunicación.

A las ventajas de operar desde la costa de Vizcaya que ya he enumerado se agregó rápidamente la ventaja muy práctica de que las instalaciones de reparación en Lorient demostraron ser superiores a las de los astilleros sobrecargados en Alemania. Mientras que durante el período de septiembre de 1939 a julio de 1940 se requirieron 2,35 embarcaciones operativas para mantener una embarcación permanentemente en el mar, en el período de julio de 1940 a julio de 1941 la cifra descendió a 1,84, lo que representó una mejora del 22 por ciento. Una mayor proporción del total de submarinos disponibles estaba ahora en el mar que nunca. Eso no fue todo; del mayor número de días en el mar así obtenidos, ahora se gastaban menos en ir hacia y desde el área de operaciones.Antes de julio de 1940, los submarinos tenían que hacer un viaje de 450 millas a través del Mar del Norte y alrededor del norte de Gran Bretaña. para llegar al Atlántico. Ahora estaban ahorrando algo así como una semana en cada patrulla y, por lo tanto, pudieron permanecer mucho más tiempo en el área real de operaciones. Este hecho, a su vez, se sumó al número total de submarinos comprometidos activamente contra el enemigo.

Fue gracias a estos efectos directos de la posesión de las bases de Bizkaia que, a pesar de la disminución generalizada del número total de submarinos disponibles, el número de unidades realmente operativas al mismo tiempo se elevó a ocho o nueve, y por este motivo también lejos de disminuir, los éxitos alcanzados en realidad aumentaron en comparación con los de los primeros meses de la guerra.

Los resultados que podríamos haber obtenido durante estos meses si hubiéramos tenido más barcos son obvios y el punto no necesita elaboración. Sin embargo, aparte del hecho de que el número de barcos enemigos hundidos habría aumentado con cada submarino adicional que ingresara en las listas, un aumento en el número total de submarinos trajo una ventaja adicional, aunque indirecta. Cuantos más barcos había, más pares de ojos estaban en el vigía, más fácil era la tarea de encontrar convoyes y menos tiempo dedicado a la búsqueda de frutas. Todos estos factores se combinaron para producir una mayor cuota de hundimientos por barco por día en el mar.

Sin embargo, un aumento en el total de submarinos disponibles para operaciones no fue posible en el verano de 1940. De hecho, en ese momento aún no habíamos hundido nuestra fuerza mínima que, como ya he dicho, no se alcanzó hasta Febrero de 1941, cuando el total disponible se redujo a solo veintidós barcos. Durante los meses de verano de 1940 se me acercó repetidamente con la sugerencia

Traducido por Otrebla 2001

que los entrenamientos de submarinos en casa deberían detenerse por completo por el momento y que los barcos de entrenamiento así liberados deberían ser enviados a operaciones, para permitirnos aprovechar al máximo nuestras muy grandes y posiblemente fugaces perspectivas de éxito.

Rechacé la idea. Tal proceder sólo se habría justificado si hubiéramos podido estar seguros de que el aumento de las pérdidas resultante del empleo de estos veinte barcos, la mayoría de ellos pequeños, haría que Gran Bretaña reclamara la paz en ese mismo momento. Y eso, pensé, estaba fuera de discusión. Seguía siendo de la opinión de que sólo un gran aumento de los hundimientos mensuales podría preparar a Gran Bretaña para la paz y que para lograr esos hundimientos necesitaríamos la gran cantidad de submarinos por los que había estado presionando antes de que llegara la guerra; y como antes, seguí manteniendo que la construcción de una poderosa flota de submarinos era la tarea más urgente de la Armada alemana. Sin embargo, al lado de eso, necesitaríamos un programa de entrenamiento bien planeado para el personal que sería llamado a tripular los nuevos barcos. Retirar los buques de los establecimientos de formación, por lo que es imposible. Por el contrario, estaba mucho más preocupado por la conveniencia de separar más barcos de mis grupos operativos y transferirlos a las escuelas de submarinos.

Durante el verano de 1940, todavía creía, como lo había hecho desde el principio, que esta sería una guerra larga. A algunos de los oficiales subalternos que se encontraban en un curso de comando de submarinos que expresaron el temor de que la guerra terminara antes de que pudieran entrar en acción, les respondí: 'No hay necesidad de emocionarse. En los muchos meses que se avecinan, tendrás tantas peleas que te alimentarán hasta los dientes con todo el asunto. No olvides que estamos luchando contra la potencia marítima más fuerte del mundo.

Consideré la declaración del gobierno británico el 18 de junio de que seguirían luchando, fueran cuales fueran las probabilidades, exactamente por lo que era: su verdadera e inflexible resolución. Estaba en consonancia con el carácter británico. Los británicos nunca abandonan la lucha a mitad de camino; luchan hasta el final. Estaba de acuerdo con la mentalidad de un gobierno que tenía a Churchill a la cabeza; y estaba en consonancia con la forma tradicional de hacer la guerra en Gran Bretaña y con las circunstancias del presente caso. Mientras su hogar en la isla y sus vitales líneas de comunicación no estuvieran en peligro de muerte, los británicos no verían ninguna razón para poner fin a la guerra. La derrota de su aliado francés en el continente fue, por supuesto, una gran desventaja, pero no afectó directamente la vida de la nación británica. Cuando Francia fue derrotada, Por lo tanto, no creí ni por un momento que Gran Bretaña aceptaría ninguna propuesta de paz que pudiera hacer Alemania, en los términos que fueran formulados. Sentí que no teníamos otra opción que seguir adelante

Traducido por Otrebla 2001

librando esta guerra contra la mayor potencia marítima del mundo. Y nuestro principal objetivo, pensé, debe ser conducir la guerra de tal manera que, eventualmente, Gran Bretaña esté preparada para escuchar propuestas para una paz mediante negociación.

La mejor y más rápida forma de lograrlo habría sido, por supuesto, la invasión y la ocupación. Durante el verano de 1940, las Fuerzas Armadas Alemanas habían elaborado un plan de invasión con el nombre en clave 'See-Löwe' (Sealion). Todos los submarinos, incluidos los adscritos a los establecimientos de formación, iban a participar. Yo mismo no tenía fe en el éxito de esta invasión. La exigencia del Comandante en Jefe de la Armada a Hitler de que, como requisito previo, debemos tener un control absoluto del aire en el área operativa sobre el Canal de la Mancha, estaba, en mi opinión, completamente justificada. Pero eso solo no fue suficiente. Si la invasión tuviera éxito, también deberíamos necesitar un control total del mar en el Canal. Porque no se trataba simplemente de lanzar tropas al otro lado del Canal, sino también de mantenerlas durante un tiempo imprevisible, abasteciéndoles de provisiones y material y reforzándolos constantemente y reparando sus pérdidas de personal. Y no teníamos control ni del aire ni del mar; ni estábamos en posición de ganarlo. Al advertir contra una invasión en estas circunstancias, la actitud adoptada por el Alto Mando Naval fue, en mi opinión, bastante correcta. Con la concurrencia del Alto Mando Naval seguí adelante, incluso mientras se hacían los preparativos para una invasión, tanto con la guerra en el mar en el Atlántico como con el entrenamiento de las nuevas tripulaciones de submarinos en casa. El 5 de septiembre de 1940, presenté mis opiniones al Comandante en Jefe. Estuvo de acuerdo con ellos. En caso de surgir la situación, propuso reservarse el derecho de decidir cuándo se debe interrumpir el entrenamiento en casa, para permitir que los barcos de entrenamiento participen en una invasión.

Un segundo rumbo estratégico que se nos abrió fue la conquista por las potencias del Eje de la cuenca del Mediterráneo y la expulsión de los británicos del Medio Oriente. Para Gran Bretaña esto tendría graves consecuencias y mejoraría enormemente nuestra posición en Europa al asegurar nuestro flanco sur. Sin embargo, aunque la pérdida del Mediterráneo y sus posiciones en el Cercano Oriente sería un duro golpe para Gran Bretaña, seguiría siendo sólo un golpe indirecto, como había sido la pérdida de Francia como aliado. No constituiría una amenaza real y directa para su base en la isla y sus vitales líneas de comunicación. Por otra parte, nuestros aliados italianos no pudieron lograr la conquista del Mediterráneo solos. Se necesitaría ayuda alemana, tanto en tierra como en el mar, y la única forma en que podríamos hacer la contribución naval necesaria sería recurrir a nuestras fuerzas ya totalmente inadecuadas que luchan contra la mayor potencia marítima del mundo en el teatro de operaciones decisivo, el Atlántico. Eso era algo que tenía que ser

Traducido por Otrebla 2001

considerado más seriamente por el Alto Mando Naval antes de asesorar al Gobierno para lanzar una ofensiva estratégica en el Mediterráneo o planificar una operación de este tipo.

Para que Gran Bretaña estuviera preparada para llegar a un acuerdo, entonces, en mi opinión, sólo quedaba el tercer rumbo estratégico abierto para nosotros: la guerra en sus líneas marítimas de comunicación, que la concernía directa y vitalmente. De ellos dependía directamente la vida misma de la nación británica. De ellos, de inmediato, dependía toda la conducción británica de la guerra, y si estaban realmente amenazados, la política británica estaría destinada a reaccionar. Seguramente el curso más lógico para nosotros sería aprovechar al máximo el hecho y concentrar todos los recursos de la estrategia de guerra alemana en la tarea vital de librar la guerra en el mar desde las posiciones muy favorables que habíamos ganado, gracias a el éxito de la campaña en Francia.

Era obvio que la destrucción de los recursos marítimos enemigos sería una tarea larga. En 1940, los astilleros británicos y estadounidenses, se estimó, podrían construir alrededor de 200.000 toneladas por mes y, por supuesto, se anticipó que esta cifra aumentaría en los años venideros. Este aumento, sin embargo, solo podría lograrse paso a paso y, por lo tanto, los efectos del mismo tardarían algún tiempo en hacerse sentir. Del mismo modo, las necesidades de envío del enemigo serían cada vez mayores, ya que cualquier intensificación de la conducción de la guerra por parte de Gran Bretaña dependería de su posesión del envío requerido. Nuestro objetivo, por lo tanto, obviamente debería ser hundir la mayor cantidad de barcos enemigos tan rápido como podamos; pero antes de que pudiéramos hacerlo, tendríamos que equiparnos con el número necesario del arma más eficaz en la conducción de una guerra contra la navegación mercante; en otras palabras, tendríamos que construir un gran número de submarinos tan pronto como sea posible. posible. Esa era mi opinión en ese momento, y no perdí la oportunidad de expresarla de manera contundente e inequívoca.

En octubre de 1940, ocho submarinos que operaban simultáneamente habían hundido sesenta y tres barcos con un tonelaje total de 352.407 toneladas, una gran pérdida para Gran Bretaña y una pérdida que representó una disminución considerable en su tonelaje total disponible. Pero, como ya he dicho, no había pedido ocho, sino cien submarinos operando simultáneamente como el número necesario para lograr resultados decisivos en la guerra contra la navegación británica. Entonces, si queríamos ganar la Batalla del Atlántico, era esencial que arrojáramos a ella lo más rápido posible una gran cantidad de submarinos. Esa era, y sigue siendo, mi opinión y, como sabemos hoy, no fui el único que la sostuvo. Como un hilo rojo a través de toda la historia de Churchill de la Segunda Guerra Mundial corre el hecho de que él consideraba la

Traducido por Otrebla 2001

El submarino como el mayor peligro de Gran Bretaña y que los alemanes habrían sido más sabios si lo hubieran apostado todo en el submarino (ver Apéndice 4).

El propio Churchill actuó de acuerdo con esta creencia. En el Comité de Defensa fue el impulsor de la organización de medidas anti-submarinos. Él mismo ocupó la presidencia del Comité de la Batalla del Atlántico, especialmente constituido, para estudiar todo lo que pudiera contribuir a la victoria en esa lucha. El Comité estaba integrado por el Gabinete de Guerra, varios otros ministros, así como el Primer Lord del Mar y el Jefe del Estado Mayor del Aire, y un cierto número de asesores científicos [Roskill, vol. Yo, p. 364].

De esta manera, bajo la presidencia del Primer Ministro, todos los recursos a disposición del Gobierno británico se combinaron para derrotar la amenaza de los submarinos.

¿Cómo eran las cosas de nuestro lado? Incluso después de que llegó la guerra, no se hizo nada para coordinar, bajo la presidencia del Jefe de Estado, las actividades de todos los involucrados y para concentrar sus esfuerzos en forjar y poner en juego la única arma que Gran Bretaña temía, una poderosa Brazo submarino alemán. Estábamos muy lejos de apostarlo todo en el submarino.

En Gran Bretaña, para el Gobierno, para los diversos jefes de servicio y para la nación en su conjunto, la Batalla del Atlántico fue una concepción que todos pudieron visualizar fácilmente, y un hecho cuyo significado supremo todos apreciaron fácilmente. En Alemania esto no fue así. Nuestra mirada estaba fija en las batallas terrestres continentales. Al ganar esas batallas, se pensaba, podríamos derrotar al mismo tiempo al poderío marítimo británico. Que allá en el Atlántico se llamara a un puñado de Uboats para librar una batalla que decidiría el tema de la guerra era algo que el Gobierno alemán de mentalidad continental y el Alto Mando de las Fuerzas Armadas Alemanas eran, desafortunadamente, bastante incapaces. de agarrar.

Traducido por Otrebla 2001

9. ORGANIZACIÓN DEL BRAZO DE SUBBOTES Y DEL SUBBOTE CONSTRUCCIÓN

Guerra de submarinos en el Atlántico — Construcción de submarinos en casa — La rama de operaciones y el establecimiento de entrenamiento se fusionaron bajo Friedeburg — mi fe en los submarinos y la necesidad de más — nuevo programa de construcción — La oposición de Goering — la falta de cooperación de Hitler

El oficial al mando de los submarinos era como el dios Janus. Uno de sus rostros estaba vuelto hacia el Atlántico, el otro hacia su casa. Con un solo rostro vigilaba sus submarinos a lo lejos en el Atlántico. Él y su personal de Operaciones, en las ansiedades que los acosaron y en los planes que hicieron, sintieron que estaban compartiendo las lúgubres batallas, los peligros y las penurias de los submarinos en el mar. Se regocijaron con ellos cuando tuvieron éxito y compartieron su decepción cuando las cosas salieron mal; siempre temían por su destino, y soltaban un suspiro de alivio cada vez que por fin algún barco, cuyo prolongado silencio había causado una profunda preocupación, volvía a salir al aire; y cuando un submarino regresaba a la base, esperaban ansiosos la última señal reconfortante de la seguridad de la base misma, lo que les dijo que había pasado a salvo a través de las aguas costeras, donde las minas eran peligrosamente gruesas y donde los submarinos enemigos esperaban para atacar. Cada pérdida de un submarino era un duro golpe para el mando de submarinos, y muy a menudo necesitaban tiempo antes de poder recuperarse y reunir nuevas fuerzas para las tareas y los peligros que tenían por delante.

Siempre que podía, siempre visitaba y hablaba con las tripulaciones de inmediato, tan pronto como regresaban a la base.

Debo confesar que fue cuando los vi así, demacrados, tensos, sus rostros pálidos coronados con barbas de muchas semanas en el mar y con sus chaquetas de cuero manchadas de aceite y moteadas con la sal del océano, que parecían más cercanos.

Traducido por Otrebla 2001

a mi corazón. Había un vínculo tangible entre nosotros.

Cuando iba así para saludarlos y hablar con ellos, también tenía la costumbre de presentar de inmediato, en nombre del Comandante en Jefe, las condecoraciones que los capitanes de los barcos habían recomendado y que, teniendo en cuenta la necesidad de un trato igual para todas las tripulaciones de submarinos, había aprobado. En lo que respecta a las decoraciones, no hubo correspondencia ni trámites burocráticos en Uboat Command. Aproximadamente un día después de regresar de su última patrulla, el submarinista podría irse a casa de permiso, mostrando con orgullo su condecoración recién ganada para la admiración de sus amigos y familiares. Considero que esta práctica de recompensas inmediatas a quienes participan en operaciones es psicológicamente importante. Los oficiales y los hombres deben recibir de inmediato lo que han ganado y lo que les da placer. De lo contrario, un hombre bien podría volver a las operaciones y no regresar;

La otra cara del oficial al mando de los submarinos estaba vuelta hacia el frente de casa. Fue allí donde se estaban construyendo los nuevos submarinos tan esperados. También fue allí donde se sometieron a sus pruebas y las tripulaciones que debían tripularlos recibieron su entrenamiento.

En relación con esta cuestión de entrenamiento, me gustaría decir algunas palabras sobre la organización del brazo de submarinos durante esta última guerra.

En tiempos de paz, la formación había tenido prioridad. Se llevó a cabo en las mismas áreas marítimas que los ejercicios tácticos y operativos del personal del Comando de U-Boat. Por tanto, tanto la formación como el ejercicio podrían llevarse a cabo bajo mi propia dirección y con un personal operativo y administrativo conjunto. Cuando estalló la guerra, todo esto tuvo que cambiarse. Las operaciones contra el enemigo se convirtieron en mi deber más importante y en la tarea que reclamaba la mayor parte de mi tiempo y atención. Mi puesto de mando para la conducción de las operaciones de los submarinos tenía que establecerse en el lugar más conveniente para el contacto con los propios submarinos y con otros mandos superiores de la armada. El entrenamiento de nuevas tripulaciones, por otro lado, tenía que realizarse en el Báltico, la única zona marítima libre de posibles interferencias del enemigo.

En ese momento teníamos bastante claro en nuestras mentes que la dirección de las operaciones y la supervisión de la formación tendrían que coordinarse y coordinarse.

Traducido por Otrebla 2001

combinados con fines administrativos bajo un solo mando. El adiestramiento de las nuevas tripulaciones de submarinos en casa tendría que ajustarse sin vacilar a las demandas que le imponen las exigencias de los requisitos operativos. A tal efecto, era fundamental que los establecimientos de adiestramiento se mantuvieran oportuna y continuamente abastecidos con relatos de las últimas experiencias de embarcaciones operativas y con información actualizada sobre los cambios y desarrollos en las disposiciones, tácticas y medidas defensivas del enemigo, tal como se recopiló. , ampliado y enmendado diariamente por el comando operativo de submarinos. También teníamos que asegurarnos de que las nuevas instrucciones relativas a la formación se pusieran en práctica lo antes posible y, para ello, debían ser nombrados instructores en las distintas escuelas oficiales experimentados y marineros.

Todo esto requirió un flujo continuo de órdenes, informes y arreglos de redacción entre la sede operativa y el establecimiento de capacitación y viceversa. Sólo mediante una cooperación de este tipo se pudo llevar a los nuevos submarinos al estado requerido de preparación para la guerra. Y sólo así se podrían evitar pérdidas innecesarias debidas a un entrenamiento inadecuado o al desconocimiento de las medidas defensivas enemigas.

Tanto la rama de operaciones como los establecimientos de formación, por tanto, debían moldearse en el mismo molde y debían permanecer bajo un solo mando.

En 1938, los servicios del entonces comandante von Friedeburg se pusieron a disposición del oficial al mando de submarinos. El 1 de abril de 1940, de acuerdo con los planes a largo plazo para el nombramiento de oficiales elaborados por el Alto Mando Naval en tiempo de paz, me sustituirá como Oficial al mando de submarinos. Yo mismo fui el primero en hacer un viaje preliminar en el Lejano Oriente y luego regresar y asumir el mando de la división de cuatro cruceros pesados del *Hipper* clase que se propuso formar el 10 de octubre de 1940, y con ellos emprender un largo crucero por el mundo. La guerra, sin embargo, cambió estos planes.

Friedeburg era un oficial sumamente capaz, un organizador especialmente talentoso y un hombre dotado de una capacidad excepcional para el trabajo. A lo largo de toda su carrera naval, siempre había sido seleccionado para nombramientos especialmente buenos. Sin embargo, cuando vino a mí, a pesar de que era demasiado mayor y demasiado mayor para el puesto, comenzó como capitán de submarino y luego se unió a mi personal. Como cualquier otro oficial que venía de los buques de superficie al brazo de submarinos, necesitó algo de tiempo para acostumbrarse a las condiciones completamente diferentes. Cuando lo hizo, sin embargo, se convirtió en un submarinista en cuerpo y alma. Como él mismo me dijo, fue su participación en nuestro juego de guerra, llevado a cabo durante el invierno de 1938-1939,

Traducido por Otrebla 2001

en el que probamos tácticas de manada de lobos en el Atlántico abierto, que lo habían convencido de la inmensa importancia de los submarinos para Alemania. Hasta su muerte en mayo de 1945, el 'Box Spanner' del brazo de submarino, como se llamaba a sí mismo, siguió siendo un verdadero amigo y un leal subordinado. Friedeburg y su personal hicieron una contribución sobresaliente al éxito logrado por nuestros submarinos.

El 17 de septiembre de 1939, lo envié desde Wilhelmshaven, en las proximidades del cual estaba entonces mi puesto de mando, al Báltico en el barco de mi cuartel general, *Erwin Wassner.* Lo acompañaban los jefes de las ramas administrativa, técnica y de armas de mi personal, entre ellos mi colaborador cercano durante muchos años, el comandante Thedsen de la rama de ingeniería. Las tareas de Friedeburg consistían en asumir de inmediato la formación de los submarinos recién encargados y ocuparse de todas las cuestiones relativas al personal, los asuntos técnicos y las armas. En estas conexiones, las flotillas operativas también estaban bajo sus órdenes.

El mismo día en que este arreglo fue sancionado por el Alto Mando Naval, Friedeburg fue nombrado Jefe de la Sección de Organización, Mando de U-Boat, una rama independiente responsable directamente ante mí. A medida que el brazo de submarinos se expandió durante el transcurso de los años, su designación oficial se cambió primero a 'Submarinos almirante, segundo al mando' y finalmente a 'Submarinos al mando del almirante'. Sin embargo, estos cambios no supusieron una diferencia práctica para la organización. Rápidamente demostró su valor y lo conservamos hasta el final de la guerra.

El personal joven de submarinos de todos los rangos recibió su instrucción teórica bajo el mando de Friedeburg en las 'Divisiones de Instrucción de Submarinos' y su entrenamiento práctico en las Flotillas de Escuela de Submarinos que estaban adscritas a ellos. Los futuros oficiales al mando asistieron a cursos de torpedos, y los oficiales de máquinas recibieron una educación integral para que pudieran llevar a cabo las funciones de ingeniero jefe de un barco. Los submarinos a los que estos oficiales fueron designados al final de su entrenamiento pasaron luego por un período de prueba y entrenamiento muy completo que culminó con un ejercicio práctico de tácticas de manada de lobos contra un convoy fuertemente escoltado, que se conformó en todos los aspectos, en la medida de lo posible. eso era posible, al comportamiento de un convoy enemigo real.

Durante este último período de entrenamiento, los submarinos también fueron sometidos a un curso de formación en la técnica del buceo bajo la supervisión del teniente Hans Mueller, un oficial altamente eficiente con considerable experiencia en guerra como ingeniero jefe de un submarino. Estos ejercicios de buceo se llevaron a cabo en condiciones que se aproximan lo más posible a las condiciones reales de guerra. Fueron acompañadas de la simulación de todo tipo de daños que pudieran ocurrir en acción.

Traducido por Otrebla 2001

de cargas de profundidad y bombas, e incluyeron pruebas en las que se consideró que los motores, motores e hidroaviones habían quedado fuera de servicio mientras el barco estaba sumergido. Su objetivo era inculcar a la tripulación la sensación, cuando salieron en su primera patrulla, de que habían recibido en casa un anticipo, en la medida de lo posible, de las condiciones y peligros que les aguardaban y la oportunidad de pensar en ellos. y practique la mejor manera de conocerlos.

Simultáneamente con el establecimiento de esta organización independiente de expertos administrativos y técnicos bajo von Friedeburg, el lado operativo de mi personal se reorganizó en una rama de operaciones bajo el mando de un oficial de estado mayor, el comandante (más tarde contralmirante) Godt. Esta organización también demostró su valor y se mantuvo hasta el final de la guerra.

Desde mi puesto de mando en el oeste de Francia, observé con especial atención la única cuestión que sería decisiva para toda la futura campaña de submarinos, a saber, la construcción rápida y a gran escala de nuevos barcos. En el Capítulo 5 he descrito cómo esto se convertiría en la preocupación del Departamento de U-Boat recién creado en el Alto Mando Naval, que en teoría debía ajustarse a los deseos y requisitos del Mando de U-boot.

Estos los formulé y presenté una vez más al Alto Mando Naval el 8 de septiembre de 1939 (ver Apéndice 5). Allí, además de los requisitos que había presentado anteriormente, solicité la construcción de tres submarinos-cisterna, capaces de abastecer de combustible y provisiones a los submarinos en el mar, aumentando así el plazo de permanencia de estos últimos. en el mar en su zona de operaciones. Sugerí además que deberíamos continuar construyendo los grandes submarinos de crucero, cuyas órdenes habían sido emitidas por el Alto Mando Naval antes de la guerra, pero que la nueva nave debería modificarse para llevar menos armas. Estos barcos serían rápidos, con un amplio radio de acción y con el torpedo como arma principal.

El 28 de septiembre de 1939, Hitler visitó los submarinos en Wilmhelmshaven. En presencia del Comandante en Jefe de la Armada, Gran Almirante Raeder, y del Comandante en Jefe del Cuartel General Supremo de las Fuerzas Armadas, General Keitel, le expresé mi reconocimiento de la situación e invité a su atención a lo siguiente aspectos de la misma, entre otros:

. . . 4. Se han realizado grandes avances en la intercomunicación en la U-brazo de barco. Ahora es posible coordinar los movimientos de los submarinos esparcidos por las áreas marítimas más amplias y concentrarlos como se desee de acuerdo con

Traducido por Otrebla 2001

cualquier plan en una operación conjunta. Esto significa que ahora poseemos la capacidad de atacar a los mercantes agrupados en convoy con una concentración de submarinos. El convoy en cuestión se convierte en el punto de reunión de todos los submarinos que operan en la zona. La viabilidad de esto quedó demostrada en los ejercicios realizados en el Golfo de Vizcaya del 11 al 15 de mayo de 1939.

5. Después de un examen cuidadoso de toda la cuestión de la guerra submarina, me convencida de que en el submarino tenemos, y siempre hemos tenido, un arma capaz de asestar a Gran Bretaña un golpe mortal en su punto más vulnerable.

6. La guerra de los submarinos, sin embargo, solo se puede librar con éxito si tenemos suficientes números disponibles. El total mínimo requerido es 300 submarinos. Pero tendrá que construirse un número considerablemente mayor para compensar la disminución de la fuerza efectiva debido a pérdidas, reacondicionamientos prolongados, *etc.*

7. Dado este número de barcos, estoy convencido de que el brazo de submarinos podría lograr un éxito decisivo.

Así tuve la oportunidad de hacer mis recomendaciones personalmente al Jefe de Estado y al Comandante en Jefe de las Fuerzas Armadas. El propio Hitler no hizo ningún comentario en ese momento.

En septiembre de 1939, el Gran Almirante Raeder emitió las siguientes órdenes con respecto a la construcción naval:

Por la presente se cancela el programa de construcción de antes de la guerra. El nuevo programa de construcción abarcará, con igual prioridad:

1. La construcción de submarinos de los tipos recomendados por el mando de submarinos.

2. Continuación del trabajo en los cinco grandes barcos: los acorazados *Bismarck* y *Tirpitz,* los cruceros, *Prinz Eugen* y *Seydlitz,* y el portaaviones *Zepelín.*

3. La construcción de más destructores, torpederos, dragaminas y arrastreros necesarios para la protección de las aguas costeras; la construcción de varios barcos-S '.

Se preveía que, según este plan, se construirían un total de veintinueve submarinos cada mes. El tiempo entre la realización del pedido y la fecha de entrega se estimó entre dos años y medio y un año y siete

Traducido por Otrebla 2001

meses. Esto, en mi opinión, fue demasiado largo; y antes de que el submarino se volviera apto para las operaciones, necesitaría otros tres o cuatro meses para las pruebas y el entrenamiento. Por tanto, parecía que no podía contar con ningún aumento en el número de barcos disponibles para las operaciones antes de la segunda mitad de 1941, prácticamente dos años después del estallido de la guerra.

Este nuevo programa de construcción fue elaborado por el Alto Mando Naval bajo el supuesto de que se otorgarían a la marina las prioridades requeridas en materia de industria, materias primas y mano de obra.

El 10 de octubre de 1939, el Gran Almirante Raeder en una entrevista con Hitler pidió plenos poderes a este respecto. Se le dijo verbalmente que debía continuar con el programa, pero Hitler, sin embargo, no le otorgó los poderes de emergencia que había solicitado. La decisión adoptada en esta ocasión fue posteriormente confirmada en una comunicación del Cuartel General Supremo de las Fuerzas Armadas al Comandante en Jefe de la Armada, que decía:

1. El Führer aprueba el plan presentado por la marina para:

una. Finalización de los cinco grandes barcos.

B. Un programa de construcción naval de movilización restringida (es decir, los destructores, dragaminas, etc., mencionados anteriormente).

C. La implementación del programa propuesto de construcción de submarinos.

2. Como el mariscal de campo Goering ya posee los poderes más amplios posibles, el Führer y Comandante Supremo de las Fuerzas Armadas se ha abstenido de otorgar poderes subsidiarios de emergencia para cubrir el período del programa de construcción de submarinos.

El resultado de esta decisión fue que la marina no recibió las asignaciones que necesitaba para su programa de construcción de submarinos. En consecuencia, el Comandante en Jefe de la Armada se vio obligado el 8 de marzo de 1940 a reducir, por el momento, el total mensual previsto de nuevos submarinos a veinticinco.

Las renovadas solicitudes de la Armada para que se le otorguen mayores instalaciones industriales fracasaron ante la oposición del Mariscal de Campo Goering y el Jefe de Estado Mayor de las Fuerzas Armadas. Aunque, por ejemplo, la marina recibía menos del 5 por ciento de la producción total de acero del país, una solicitud de una asignación más alta para cumplir con el

Traducido por Otrebla 2001

los requisitos de la construcción de submarinos no recibieron respuesta.

En junio de 1940, el Comandante en Jefe se vio obligado a ordenar que la reducción temporal a veinticinco submarinos por mes debería aceptarse como medida permanente.

Sin embargo, incluso este plan no pudo llevarse a cabo, ni en lo que respecta al número de entregas mensuales reales ni, lo que es más importante, en lo que respecta al tiempo de construcción. Era esencial reducir esto al mínimo si se deseaba disponer de fuerzas suficientemente poderosas para el enjuiciamiento de la guerra de submarinos.

Una y otra vez, varias ramas del Alto Mando Naval y el propio Mando de U-Boat se sintieron obligadas a llamar la atención sobre la importancia del factor tiempo:

. . . En nuestra situación actual, lo único esencial es que deberíamos establecer de inmediato sobre la tarea no solo de aumentar el número de nuestros submarinos operativos al total más alto posible, sino también de que deberíamos hacerlo lo más rápido posible, mientras que las pérdidas medias siguen siendo comparativamente bajas y las medidas anti-submarinas del enemigo (incluido el programa de construcción naval de Estados Unidos, cuyos efectos no se sentirán antes de 1942-43), aunque en proceso de mejora, siguen siendo insuficientes. La oportunidad que perdemos hoy nunca volverá a ocurrir, incluso con una mayor producción ...

De hecho, la entrega mensual de submarinos en la primera mitad de 1940 promedió 2 barcos; en la segunda mitad del año se elevó a 6 barcos por mes. En los primeros seis meses de 1941 la tasa de entrega mensual fue de solo 13 (en lugar de las 29 planificadas, luego se redujo a 25), y fue solo en la segunda mitad del año que esta tasa comenzó a subir, y luego solo alcanzó 20 barcos al mes.

La construcción de un poderoso brazo de submarinos, al que debería haberse dedicado toda la energía y los recursos justificados por su importancia para nuestro esfuerzo bélico, simplemente fracasó. Nuestra política a este respecto otorgó enormes ventajas a nuestros adversarios británicos y simplemente no pudieron comprender nuestra decisión.

En julio de 1945, mientras estaba prisionero en Mohndorf, un oficial naval británico me trajo un cuestionario del Almirantazgo sobre los acontecimientos de la Segunda Guerra Mundial. Las dos primeras preguntas fueron:

1. ¿Por qué los alemanes no se concentraron en la construcción de U-

Traducido por Otrebla 2001

barcos cuando habían celebrado un "ensayo general" en la primera guerra y sabían qué se podía hacer con ellos?

2. ¿Por qué no se hizo esto a más tardar al estallar la guerra o, al mismo tiempo, más tarde, tan pronto como se abandonó la idea de una invasión de Inglaterra?

El grado en que los británicos estaban convencidos de que una gran y rápida expansión del brazo de los submarinos seguiría inmediatamente después de la declaración de guerra está bien ilustrado en el libro de Churchill. *La segunda Guerra Mundial,* en el que, hablando de septiembre de 1939, dice:

Era obvio que los alemanes construirían submarinos por cientos, y sin duda había numerosos cardúmenes en las gradas en varias etapas de finalización. En doce meses, ciertamente en dieciocho, debemos esperar que comience la guerra principal de submarinos.

En *La guerra en el mar* El capitán Roskill comenta sobre nuestra inadecuada construcción de submarinos durante los primeros años de la guerra en los siguientes términos: "La lentitud con la que los alemanes expandieron su construcción de submarinos iba a tener las más afortunadas consecuencias para Gran Bretaña". [Roskill, vol. Yo, p. 60.]

Traducido por Otrebla 2001

10. LA BATALLA DEL ATLÁNTICO

Noviembre de 1940 a diciembre de 1941

Año de deficiencias y disipación de fuerzas - planificación operativa en Francia - zona más fructífera del Atlántico norte - necesidad de un arma aérea naval - oposición de Goering - protesto - Hitler coloca algunos aviones bajo mi mando - importancia de los ejercicios combinados problema de localización de convoyes - cooperación de Almirante Parona y Marina italiana: resultados decepcionantes de los italianos en las batallas de convoyes

- desperdicio de submarinos; transferencia de 15 submarinos al teatro del norte de África; papel desempeñado por barcos de superficie en el Atlántico; reparaciones de los muelles de submarinos; hundimiento del Bismarck; algunas batallas de convoyes en el Atlántico.

- Fallos en el Atlántico Sur.

La idea que tiene el terrateniente de un submarino, tal como lo conoció en dos guerras mundiales, es que es un barco que navega principalmente bajo el agua y sólo sube de vez en cuando a la superficie. Es decir, por tanto, que lo considera un *debajo*-recipiente de agua. En esto está equivocado. Los submarinos de los tipos que tanto nosotros como otras naciones poseíamos hasta 1944 se sumergían solo cuando era necesario hacerlo para su propia protección o para atacar a la luz del día. La mayor parte de su tiempo lo pasó en la superficie. En realidad eran *buceo*-embarcaciones, es decir, embarcaciones de superficie capaces de desaparecer de la vista buceando. Un submarino siempre permanecería en la superficie el mayor tiempo posible, porque deseaba tener un radio de visión lo más amplio posible y, sobre todo, deseaba conservar su máxima movilidad para poder moverse a gran velocidad en el interior. la posición más favorable al ataque que contemplaba. Estas cosas no las podía hacer con la misma eficacia cuando estaba sumergido. La velocidad bajo el agua de los barcos de esos días era baja, a lo sumo siete nudos y eso solo por períodos cortos a la vez. A esa velocidad no tenían esperanzas de poder cerrar con embarcaciones de superficie.

Traducido por Otrebla 2001

que normalmente eran mucho más rápidos y, por lo tanto, no podían obtener una posición desde la que lanzar su ataque. Bajo el agua, el submarino estaba más o menos estacionario, y su eficacia se reducía, más o menos, a la de una mina. Todo lo que podía hacer era quedarse quieto y esperar que, de buena suerte, una víctima viniera navegando directamente sobre él. Las posibilidades de eso, por supuesto, eran muy escasas; y el submarino que adoptó estas tácticas era como una bestia de presa que no buscaba su comida, sino que se agachaba en la maleza y esperaba a que su presa chocara contra sus mandíbulas. De esa manera no se lograron grandes éxitos.

Cuando un submarino avistó un barco enemigo a larga distancia con tiempo despejado en alta mar, su primer objetivo era avanzar en la superficie a una posición desde la que pudiera lanzar su ataque, una posición, es decir, adelante y en la trayectoria de su objetivo. Ya que el torpedo, una vez descargado, tarda un poco en alcanzar su objetivo, y mientras se mueve, también lo hace el objetivo en sí. Solo cuando el torpedo se descargaba desde una posición más adelante, por lo tanto, podía, como regla general, alcanzar el objetivo. Si el torpedo se descargaba desde la popa del barco enemigo, tenía que perseguir un objetivo que se alejaba de él todo el tiempo y, en la mayoría de los casos, no podía revisarlo antes de que alcanzara el final de su propia carrera limitada y se hundiera sin causar daño. hasta el fondo del mar.

Por estas razones, la movilidad había sido el principio básico del entrenamiento y las tácticas de los submarinos alemanes desde 1935. Las nuevas tácticas grupales que introdujimos eran esencialmente las tácticas de la guerra submarina móvil. Aprovechando al máximo su velocidad disponible, nuestros barcos avanzarían durante horas, de hecho, a menudo durante días, para cerrar con un enemigo informado, algunos realizando barridos de reconocimiento, otros convergiendo en el objetivo, otros preocupándose por el mantenimiento del contacto. y, sin embargo, todos, sin embargo, participaron en el ataque conjunto que se librará por la noche.

Por lo tanto, la movilidad en la superficie era esencial para el éxito de los submarinos, y mi principal preocupación desde 1936 había sido que mantuvieran su movilidad. La principal amenaza para esto provino de los aviones enemigos que podrían obligarlos a sumergirse y así quedar más o menos inmóviles. El deseo que había expresado durante los años en que se estaba construyendo el nuevo brazo de submarinos, de que pudiéramos producir un submarino con un alto*submarino* Sin embargo, la velocidad no se dio cuenta. Para eso todavía carecíamos de los medios necesarios de propulsión submarina. Cuando en 1936 ese genio de la ingeniería, Walter, presentó su proyecto para aumentar la velocidad bajo el agua del submarino mediante el uso de propulsión de peróxido de hidrógeno, mi ingeniero jefe, el comandante Thedsen, y yo aprovechamos la oportunidad con entusiasmo y suplicó al Alto Mando Naval que diera su

Traducido por Otrebla 2001

apoyo total a una invención que podría ser de vital importancia. Más adelante, tendré más que decir sobre el tema. Pero en esta coyuntura todo lo que deseo hacer es enfatizar la importancia del papel jugado por la movilidad de los submarinos en la segunda fase de la Batalla del Atlántico, una movilidad que, con los tipos disponibles entonces, estaba restringida para todos los propósitos prácticos. a las operaciones en la superficie.

En el Capítulo 8 describí la Batalla del Atlántico hasta fines de octubre de 1940. Ahora la seguiremos, en sus líneas generales, hasta diciembre de 1941.

En mi puesto de mando en Francia, las operaciones de los submarinos se planificaban y se dirigían desde las dos "Salas de situación", como las llamábamos. Aquí valoramos nuestra apreciación diaria de la situación y tomamos todas nuestras decisiones. Las paredes estaban cubiertas de mapas y gráficos. En ellos estaban marcadas con alfileres y banderitas las posiciones de todos nuestros barcos y las disposiciones enemigas que conocíamos; sobre ellos también se indicaron convoyes anticipados y las rutas que probablemente tomarían, las disposiciones y áreas de operación de las distintas organizaciones defensivas enemigas y similares. Los mapas se complementaron con una serie de diagramas que muestran las diferencias entre nuestra hora local y la de las diversas áreas de operaciones, gráficos que muestran las mareas y corrientes y las condiciones de hielo y niebla con especial referencia al Atlántico noroeste, mapas meteorológicos diarios, el tiempo durante el cual los submarinos en ese momento patrullaban en el mar, las fechas en las que debían regresar, las fechas en las que los barcos en el puerto debían partir para patrullar y una gran cantidad de otras datos. Un gran globo terráqueo de más de un metro de diámetro ofrecía una imagen realista del ancho Atlántico tal como es en realidad y fue de gran ayuda para determinar distancias que sólo podían calcularse aproximadamente en cartas ordinarias, que, en lo que respecta a grandes distancias, no suponen ningún problema. tolerancia para la curvatura de la superficie terrestre.

Al lado de las 'Salas de Situación' estaba el llamado 'Museo'. Sus paredes estaban cubiertas en su mayor parte con gráficos que mostraban hundimientos, pérdidas de submarinos y datos sobre ataques realizados contra convoyes. Sobre todo, aquí fue posible ver los resultados de nuestras operaciones de un vistazo. El potencial del submarino, es decir, la cifra promedio de hundimiento, por día en el mar, se mostró en forma de gráfico. Para los totales de tonelaje ingresados en él, por supuesto, solo podríamos basarnos en los informes enviados por los propios submarinos. Y aunque la experiencia demostró que estos informes tendían a exagerar —algo particularmente fácil de hacer en el caso de operaciones nocturnas—, el gráfico ofrecía una imagen precisa de la subida o bajada relativa mensual del potencial. Como un gráfico de temperatura le revela a un médico la condición de su paciente,

Traducido por Otrebla 2001

de lo contrario, se habrían oscurecido por algún éxito o fracaso transitorio, o es posible que nunca hubieran salido a la luz por falta de una indicación clara.

Este control mostró que, si bien aún se mantenía a una altura respetable, el potencial para los meses de noviembre de 1940 a enero de 1941 había caído en comparación con el de los meses anteriores. Debe haber habido razones para esto y era deber del personal encontrarlas.

Una razón obvia fue el clima. Ese año, tormentas excepcionalmente fuertes y continuas azotaron el Atlántico. La visibilidad estaba muy restringida. Con el submarino girando, rodando y lanzándose, cualquier ataque estaba a menudo fuera de discusión. En tormentas como estas, el mar se rompía sobre la torre de mando. La guardia del puente, que constaba de un oficial y tres suboficiales o habilidosos como vigías, tuvo que atarse rápidamente al puente para evitar que los rompedores espumosos y hirvientes los arrancaran de sus puestos y los arrojaran por la borda. Durante esas operaciones invernales, el submarinista alemán aprendió muy bien la grandeza y el poder del Atlántico embravecido.

Cada vez que recibía la señal cortante de algún submarino: 'Operaciones suspendidas debido al clima', me agobiaba la ansiedad y mis pensamientos no mejoraban exactamente mi ánimo. Una y otra vez me pregunté si no sería mejor trasladar los barcos más al sur a una zona de mejor tiempo. Pero cada vez que surgió la tentación, la resistí. En mi diario de guerra escribí el 13 de diciembre de 1940 que:

A pesar del mal tiempo, los hundimientos en el norte son mayores, gracias a la mayor concentración del transporte marítimo, que en el sur durante el período correspondiente. Dado que es la cantidad de tonelaje hundido la única que puede contribuir de manera decisiva a ganar la guerra, me limitaré a las zonas vitales del norte.

Esta opinión de que, a pesar de las condiciones meteorológicas, las operaciones resultarían más fructíferas en el norte que en el sur se basaba puramente en suposiciones. Todo el tiempo no teníamos pruebas concretas que lo respaldaran. Esto sólo ocurrió en mayo-junio de 1941, cuando se llevó a cabo una operación, por razones especiales que explicaré más adelante, en el Atlántico central. Aunque la operación fue completamente exitosa, tomó tanto tiempo que el promedio de tonelaje hundido por día en el mar fue menor que el alcanzado en el área operativa al oeste de las Islas Británicas durante el período de noviembre de 1940 a enero de 1941 bajo muy malas condiciones. las condiciones climáticas.

Traducido por Otrebla 2001

Aparte del clima, sin embargo, hubo otra razón para la caída de los hundimientos promedio desde noviembre de 1940 en adelante.

Los británicos en los enfoques occidentales se habían vuelto apreciablemente más fuertes y sus medidas antisubmarinas incluían el patrullaje de aviones, lo que afectó en gran medida nuestra conducción de operaciones. Churchill había decretado que se debería dar prioridad a las demandas del Almirantazgo a la Fuerza Aérea de los aviones necesarios para el trabajo antisubmarino en el Atlántico [Roskill, vol. I, págs. 360-1]. Como resultado, tanto por iniciativa de los comandantes individuales que actuaban de forma independiente como por órdenes emitidas por el comando de submarinos, las operaciones se transfirieron gradualmente más y más hacia el oeste en el Atlántico abierto. No podíamos permitir que nuestros barcos se detuvieran. Por las razones tácticas ya explicadas, era fundamental que mantuvieran su movilidad en la superficie. Hasta octubre de 1940, el punto focal de las operaciones de los submarinos había estado entre las longitudes 10 ° W y 15 ° W,

Allí los mares estaban más abiertos, la navegación estaba más dispersa y el contacto era más difícil de establecer. Se redujo el número de batallas de convoyes. Dado que el alto potencial de octubre se había debido a una acumulación de oportunidades para los exitosos. El empleo de tácticas de manada de lobos, se siguió que una disminución en estas oportunidades condujo a una caída en el potencial.

El problema que había que resolver era cómo localizar los convoyes. un complemento obviamente esencial para el enjuiciamiento de la guerra en el mar, el brazo de submarinos debería haber sido apoyado por un reconocimiento aéreo de gran alcance. Que el brazo de submarinos —y, de hecho, toda la armada— estuviera llamado a luchar sin él fue una de las desventajas más graves que sufrimos. Más tarde, en 1943, le dijo a Hitler:

Los historiadores describirán la lucha en el mar durante la Segunda Guerra Mundial de diferentes formas, según su nacionalidad. Pero en un punto habrá total acuerdo: que la Armada alemana, en este siglo XX, el siglo de los aviones, fue llamada a luchar sin un arma aérea y sin reconocimiento aéreo propio es totalmente incomprensible.

A este respecto, debo entrar en algunos detalles sobre la necesidad de un brazo aéreo naval y sobre los intentos hechos durante la guerra para llevar a cabo operaciones combinadas de aire y submarinos.

En la guerra, es esencial que en cualquier teatro de operaciones dado todos los

Traducido por Otrebla 2001

los medios deben comprometerse a la batalla bajo un solo mando. Cuanto más estrecha es la cooperación que se exige a las distintas armas, más esencial se vuelve. Durante siglos se ha aceptado sin lugar a dudas que el reconocimiento es un componente esencial de la conducción de la guerra y que debe llevarse a cabo donde y cuando la conducción de las operaciones lo requiera. Que tanto las unidades de reconocimiento como las de combate deben dominar por igual las tácticas y los métodos empleados por su propio servicio, si quieren comprender plenamente las tareas complementarias que están llamadas a realizar, que ambas deben `` hablar el mismo idioma '' desde el punto de vista general. punto de vista profesional y que deben utilizar los mismos medios para obtener información son verdades tan obvias que son casi triviales. De ello se desprende, por tanto,

Por estas razones, la guerra aérea sobre el mar, junto con las operaciones sobre y bajo el mar, deberían formar una entidad bajo el mando de la marina. Desde el punto de vista de la organización y de la formación, las distintas ramas del servicio que realizan todas estas operaciones forman propiamente parte de la Armada y deben estar subordinadas conjuntamente a ella.

En oposición a este punto de vista estaba el general Goering que, desde el momento en que se inició en 1933 con el levantamiento de una nueva Fuerza Aérea Alemana, adoptó la actitud: "¡Todo lo que vuela me pertenece!" Desde 1933 hasta 1939, el Gran Almirante Raeder hizo todo lo posible en una larga y terca discusión para persuadir al Gobierno de la necesidad de un servicio aéreo naval independiente. Todos sus esfuerzos fueron en vano. El 27 de enero de 1939, un acuerdo elaborado entre los dos Comandantes en Jefe declaró que las negociaciones sobre el tema habían terminado. Goering se había salido con la suya, porque el acuerdo establecía que la Fuerza Aérea también haría la guerra en el mar. Las aeronaves se detallarían para el servicio con la marina solo cuando sea necesario para fines de reconocimiento o para participar en una batalla aérea táctica en el caso de un enfrentamiento de la flota.

Esta decisión en tiempo de paz me afectó mucho, como oficial al mando de submarinos. Significaba que el entrenamiento conjunto continuo en operaciones combinadas entre submarinos y aviones no sería posible. Sólo cuando se llevaran a cabo ejercicios de submarinos a gran escala, pude pedir al oficial aéreo al mando, el mayor general Geissler, él mismo un ex oficial naval, para que sancionara la participación en ellos de estas formaciones aéreas navales. Estos ejercicios a gran escala los realicé en un área que se extiende desde nuestras propias aguas en el Mar del Norte como

Traducido por Otrebla 2001

muy al norte como lo permitiría el alcance máximo (aproximadamente 1.600 millas) de los barcos voladores de reconocimiento de larga distancia, DO18s. Estos eran nuestros aviones de mayor alcance y situaban el límite más septentrional de mis ejercicios al mismo nivel que las Shetland.

Consideré esencial que los ejercicios combinados con formaciones de reconocimiento aéreo siempre se llevaran a cabo en un área lo más amplia posible. No solo fue eso lo que, muy probablemente, se requeriría en la guerra, sino que también fue solo en vuelos de duración comparativamente larga que los errores en la navegación de las aeronaves causados, quizás, por la presencia de corrientes de aire insospechadas, quedaron claramente expuestos en la forma de errores de la aeronave al dar sus propias posiciones y de informes totalmente inexactos. En una ocasión, por ejemplo, dos aviones de reconocimiento, tras unas horas de vuelo, informaron de la presencia del 'enemigo' en dos lugares totalmente distintos de la parte norte del Mar del Norte. Como resultado, el Comando de U-boat no sabía si había dos formaciones 'enemigas' o (dado que eso apareció, a partir de la situación general, sería improbable) cuál de los dos informes era correcto. ¿O ambos informes eran igualmente incorrectos y, de ser así, qué deberían hacer los submarinos atacantes a continuación?

La navegación impecable es un requisito previo esencial para un reconocimiento eficiente. Una posición informada erróneamente puede tener una influencia decisiva en las decisiones del comandante y bien puede poner en peligro el éxito de toda la operación.

Estos ejercicios combinados fueron de gran valor para los pilotos que participaron. Las tripulaciones aéreas siempre mostraron un alto grado de devoción al deber; una y otra vez, cuando el estado del ejercicio lo exigía, sobrevolaban mar abierto hasta que se les acababa el combustible casi hasta la última gota. Debido a las demás funciones asignadas a estas formaciones, que no estaban bajo mando naval, no fue posible realizar muchos ejercicios de este tipo. Es cierto que los ejercicios que se llevaron a cabo revelaron algunas de las debilidades debidas a la falta de entrenamiento combinado. Llegar a la raíz de ellos y luego erradicarlos, sin embargo, habría requerido un período largo e intensivo de entrenamiento y práctica combinados; y esto, lamentablemente, no estaba disponible.

Al comienzo de la guerra, la cooperación entre los submarinos y los aviones no era posible porque incluso nuestros aviones de mayor alcance no podían llegar al teatro de operaciones de los submarinos al oeste de las Islas Británicas desde sus bases de operaciones en Alemania.

Pero cuando la conquista del norte de Francia nos dio la oportunidad de hacer avanzar nuestras bases aéreas hasta la costa atlántica, Alto Mando Naval, en un memorando

Traducido por Otrebla 2001

con fecha del 8 de junio de 1940, solicitó que los submarinos que operan en el Atlántico sean apoyados por reconocimiento aéreo:

. . . Desde las bases recién ganadas en el norte de Francia debería ser posible llevar reconocimiento aéreo, destinado a descubrir la presencia de convoyes enemigos y la distribución de las fuerzas protectoras enemigas en las áreas marítimas al sur y suroeste de Irlanda y posiblemente también a cierta distancia más al oeste y al norte.

En la cooperación prevista entre los submarinos y las aeronaves, el papel de estos últimos sería localizar e informar las posiciones de los convoyes y otros objetivos valiosos, mantener el contacto con ellos y, si se rompe el contacto (por ejemplo, al anochecer), recuperarlo. la mañana siguiente ...

Las fuerzas a nuestra disposición para el cumplimiento de esta misión, sin embargo, eran extremadamente escasas. Tan grave era nuestra falta de aviones con el alcance necesario, que sólo de vez en cuando se ponía a disposición una máquina solitaria para volar una sola salida, y sólo entonces sobre las zonas al suroeste de Irlanda. Como resultado, entre julio y diciembre de 1940 no pudimos realizar una sola operación combinada que nos trajera algún éxito. A pesar de todos los esfuerzos realizados por el Alto Mando Naval, la triste realidad de la situación en el teatro de operaciones quedó bien ilustrada por las siguientes entradas en el Diario de Guerra del Mando de U-boat:

1.10. A pesar de todos mis esfuerzos, la Fuerza Aérea, que debería llevar Nuestras salidas de reconocimiento al norte, noreste, sur y sureste y oeste de nuestro teatro de operaciones (área marítima de Rockall Bank) no tienen fuerzas disponibles para el servicio.

9.12. Reconocimiento aéreo por aviones del Grupo 406 (aviones de reconocimiento tipo BV138) ha tenido que cancelarse hasta nuevos pedidos debido a fallas técnicas en la aeronave en cuestión. (Probablemente durante dos meses).

14.12. Hasta ahora se ha logrado una cooperación incompleta con los siguientes formaciones de aire:

1. Coastal Air Group 406, Brest, que a efectos tácticos está bajo el comando del Grupo Oeste. Sin embargo, sus aviones de largo alcance (BV138) están fuera de servicio por razones técnicas durante aproximadamente dos meses.

2. Grupo 40, Burdeos. Oficialmente sin contacto. Un mínimo de cooperación

Traducido por Otrebla 2001

logrado a nivel personal, pero por el momento esto solo equivale a aproximadamente una máquina al día. Tipo de aeronave FW200.

3. Flota aérea V. De vez en cuando se solicitaban reconocimientos en sector definido, pero hasta ahora solo una salida volada. Otras solicitudes, realizadas en el transcurso de los últimos días, fueron rechazadas por falta de aeronaves disponibles.

Llevábamos cinco meses en posesión de la costa atlántica. El comando de submarinos todavía no había recibido el apoyo de un reconocimiento aéreo adecuado. Tampoco se nos había facilitado la organización de nuestro propio reconocimiento aéreo para satisfacer nuestras propias necesidades. Por lo tanto, el 14 de diciembre de 1940 resumí una vez más mis requisitos y los presenté al Alto Mando Naval:

1. El submarino tiene poco valor para fines de reconocimiento. Su radio de la visión es demasiado pequeña. Es demasiado lento reconocer grandes áreas marinas en un corto espacio de tiempo, y no se dispone de un número suficiente para intentar hacerlo. En cualquier caso, emplear submarinos con ese propósito sería un mal uso y un desperdicio de sus poderes de combate. El submarino logrará mucho más si, en lugar de tener que esperar semanas enteras esperando a que alguna víctima corra fortuitamente a sus brazos, puede ser dirigido directamente a un objetivo, que previamente había sido descubierto por reconocimiento aéreo. . Cada brazo de los Servicios posee sus propios medios de reconocimiento, excepto los submarinos.

2. Mediante reconocimiento de largo alcance, la Fuerza Aérea puede obtener para nosotros información clara y precisa con respecto a la posición y los movimientos de la navegación enemiga en el mar y, por lo tanto, nos proporciona los datos sobre los que podemos agrupar nuestros Uboats para obtener la mayor ventaja.

3. La Fuerza Aérea puede ser de mayor ayuda directa llevando a cabo como Completar un reconocimiento aéreo como sea posible del área en las proximidades de concentraciones de barcos, informando de inmediato la presencia de cualquier objetivo que valga la pena y asegurando así no solo que el objetivo será atacado por todos los submarinos que se encuentren a una distancia de ataque de él, sino también que ningún barco enemigo podrá atravesar el área de operaciones de los submarinos sin ser observado, gracias al escaso radio de visión de este último.

4. Las posibilidades de cooperación entre submarinos y aviones no son restringido pura y simplemente al campo del reconocimiento. Durante el día, la aeronave puede mantener contacto con el objetivo hasta que los submarinos lo encuentren, o pueden dirigir los submarinos hacia un objetivo por medio de señales; cuando se pierde el contacto,

Traducido por Otrebla 2001

puede ser recuperado por avión al día siguiente, tan pronto como amanezca, y así sucesivamente. Lo que se requiere es la colaboración táctica más cercana posible en una operación coordinada.

5. El desempeño de estas misiones no restringirá ni interferirá en modo alguno con ataques aéreos normales al transporte marítimo. Cuanto más ataque, daño y hundimiento de los barcos el brazo aéreo, más hostigue y distraiga al enemigo y lo confunda, más complacido estará el brazo del submarino. Las áreas en las que se encuentran los Uboats siempre ofrecerán buenas perspectivas de éxito para el ataque aéreo, ya que los Uboats siempre se concentran donde el transporte marítimo es más denso. Tampoco es necesario imponer restricciones a las actividades de la aeronave porque los submarinos se encuentran en las inmediaciones. Lo único que no debe hacer el avión es bombardear submarinos. La experiencia ha demostrado la facilidad con la que pueden producirse errores en la identificación, y esta prohibición debería mantenerse incluso cuando la aeronave en cuestión esté razonablemente segura de que la nave debajo de él es un enemigo.

6. Esta forma de cooperación se puede debatir y analizar mejor en forma directa conferencia con las formaciones aéreas interesadas. Pero para dar un impulso real a su crecimiento en líneas que aseguren resultados efectivos es esencial:

a. que se asignen fuerzas adecuadas para tal fin;

B. Que debe haber un reglamento claro con respecto al mando y control.

Una salida de reconocimiento debe ser dirigida por la autoridad para quien; beneficio que se está haciendo. Una vez que se ha avistado un convoy, la cooperación subsiguiente, el mantenimiento del contacto, etc., debe ser organizada en cuanto a tareas y objeciones por parte de quienes dirigen el ataque, aunque esto, por supuesto, no interferirá en modo alguno con el proceso.*táctico* libertad del oficial al mando de la formación aérea comprometida. Esto significa que el área a ser reconocida y el número de aeronaves requeridas para el propósito deben ser determinados por*Mando de submarinos*que debe disponer de fuerzas suficientes para asegurar un enjuiciamiento nacional y realmente efectivo de la guerra de submarinos en un mar ...

El 2 de enero de 1941, expuse mis opiniones sobre el tema al Gran Almirante Raeder en Berlín. El mismo día me envió a ver al General Jodl, el Jefe de Estado Mayor del Cuartel General Supremo, Armado. Fuerzas, para explicar en persona la intolerable posición en la que se colocó el Mando de Submarinos y dar a conocer

Traducido por Otrebla 2001

a él mis ideas y deseos sobre el tema. La entrevista fue muy satisfactoria y Jodl estaba convencido. Pedí un reconocimiento diario de doce de nuestros aviones de mayor alcance, el Condor, algunos de los cuales ya estaban a mano con el Grupo 40 en Burdeos.

Como resultado de esta entrevista, el 7 de enero, el propio Hitler irrumpió en la reserva de la Fuerza Aérea de Reichsmarschall Goering y puso el Grupo 40 bajo mi mando.

Cuando escuché esto, escribí en mi diario de guerra:

Este pedido es un gran paso adelante. Es cierto que es solo el primer paso en la dirección correcta y, con las pocas máquinas disponibles y la gran cantidad de detalles técnicos que quedan por resolver, sus efectos visibles no serán muy grandes al principio. Pero, en principio, estamos en la línea correcta y confío en que, con el tiempo, cosecharemos las máximas recompensas que se obtendrán de esa cooperación. [Diario de guerra del comando de submarinos, 7 de enero de 1941.]

Hitler había tomado su decisión sin consultar a Goering, que en ese momento se encontraba de permiso para disparar. El Reichsmarschall no estaba dispuesto a aceptar dócilmente esta colocación de una de las formaciones de su Fuerza Aérea bajo las órdenes de un oficial naval. El 7 de febrero de 1941, se encontraba en el tren de su cuartel general en las cercanías de mi puesto de mando en Francia y me pidió que fuera. Esta fue la primera vez que lo vi. Hizo todo lo posible para persuadirme de que aceptara la cancelación de la orden del Führer, pero me negué a hacerlo. Luego me pidió que me quedara a cenar, pero rechacé la invitación y nos separamos de los malos amigos.

El grupo 40 fue entonces colocado por Goering bajo el mando del teniente coronel Harlinghausen, él mismo un ex oficial naval. Harlinghausen era un hombre de energía y audacia excepcionales, y bajo su liderazgo, el Escuadrón hizo lo mejor que pudo.

Su avión Condor era en realidad una conversión mejorada del avión civil, el Focke Wulf FW200. En 1935, el General Wever, Jefe de Estado Mayor Aéreo, con razón en la opinión de que se necesitaría un avión de largo alcance para operaciones estratégicas cuando llegara la guerra, pidió la construcción de un bombardero cuatrimotor, y en 1936 los prototipos DO19 y Ju89, hizo su aparición. Pero con la trágica muerte de Wever poco después, se abandonaron sus sólidas ideas estratégicas y se abandonó la construcción de aviones de largo alcance. 'Táctico

Traducido por Otrebla 2001

Traducido del inglés al español - www.onlinedoctranslator.com

El uso de aviones 'ocupó un lugar de honor en nuestra planificación aérea y condujo a la introducción del bombardero en picado. El diseño del bombardero cuatrimotor HE177, encargado en 1938, se complicó por la exigencia de que el avión también fuera capaz de actuar como bombardero en picado. Como resultado, la máquina fue un fracaso. Solo se completó después de la declaración de guerra, no logró superar sus problemas iniciales y, en consecuencia, fue desechada.

Cuando llegó la guerra, por lo tanto, no teníamos aviones de largo alcance disponibles, y fue para resolver esta deficiencia en nuestro armamento aéreo estratégico que el FW200 fue remodelado. Como resultado de las modificaciones mejoradas, tuvimos que aceptar una disminución muy considerable en el rendimiento original de la aeronave.

Cuando la cooperación entre submarinos y aviones que estoy a punto de describir finalmente se detuvo a fines de 1941, fue debido a la incapacidad de estos aviones improvisados para penetrar en las áreas más distantes del Atlántico en las que se habían desplazado las operaciones. es decir que la verdadera causa fue la falta de previsión de la necesidad de un avión eficiente y de largo alcance. Esta deficiencia, que bien puede considerarse como la causa de nuestra última inferioridad en el aire, tuvo un efecto muy adverso en el lado del reconocimiento de la guerra de submarinos.

Tan pronto como el Grupo 40 estuvo bajo mi mando, Harling Hausen y yo nos dispusimos a organizar sus tareas de reconocimiento en nombre de los submarinos. En promedio, había dos cóndores disponibles cada día para realizar salidas sobre las áreas al oeste de las islas británicas. Su alcance era tal que podían volar sobre la zona más importante, al oeste y noroeste del Canal del Norte, sólo acortando su viaje de regreso y volando directamente a través de Escocia hasta Stavanger en la costa oeste de Noruega. Sin embargo, esto no siempre fue posible, ya que la costa noruega a menudo está velada por nubes bajas. El Grupo 40, por su parte, hizo todo lo posible para aumentar el magro radio de acción del FW200, incluida la instalación de tanques de combustible adicionales para sacarles el último centímetro de alcance.

Ya en enero de 1941 hicimos dos intentos de concentrar los submarinos en convoyes cuya presencia había sido informada por reconocimiento de inteligencia artificial. Ambos intentos fracasaron porque el avión solitario disponible para recuperar el contacto con el convoy a la mañana siguiente no pudo encontrarlo. En vista del largo vuelo que tuvo que hacer y el área amplia que tuvo que buscar, esto no fue sorprendente. Si hubiéramos podido organizar un amplio barrido con varios aviones, lo más probable es que hubiéramos localizado el convoy, y los submarinos que se acercaban rápidamente al área indicada habrían podido atacar.

Traducido por Otrebla 2001

Los intentos posteriores en los meses siguientes tuvieron éxito siempre que, por casualidad, un submarino se encontraba cerca del primer avistamiento de la aeronave y pudo localizar el convoy el mismo día. Sin embargo, como regla general, encontramos que, si bien una o dos aeronaves disponibles para el barrido de reconocimiento diario pudieron llegar al área operativa principal de los submarinos al oeste del Canal Norte, la falta de combustible les impidió permanecer por cualquier tiempo considerable en el área; y, si se avistaba un convoy, no podían esperar y mantener contacto con él hasta que llegaran los submarinos. En la mayoría de los casos, por lo tanto, todo lo que los submarinos tenían que seguir era el informe de avistamiento original del avión, en el que muy a menudo no se indicaba el curso exacto del convoy. Tal era el tipo de información sobre la que los submarinos, a menudo a una distancia muy considerable de la posición indicada, tuvo que intentar acercarse para el ataque. En estas circunstancias, siempre tuvimos la necesidad de enviar un segundo avión al día siguiente para encontrar el convoy nuevamente y dirigir los submarinos hacia él. Estos, para ese momento, por supuesto, ya se estaban acercando a la zona aproximada en la que se encontraba el convoy.

También descubrimos que no se podía confiar en la navegación de la aeronave y que a menudo había un error de hasta ochenta millas en su informe de la posición de un convoy. En los vuelos largos que debían realizar, sobre todo durante las horas de oscuridad, las aeronaves solían sufrir desviaciones de rumbo, que era imposible comprobar y medir correctamente. En dos ocasiones, en febrero y principios de marzo de 1941, las operaciones realizadas por todos los submarinos disponibles fracasaron, porque incluso un amplio barrido de todos los barcos involucrados no logró encontrar el convoy en la zona indicada por la aeronave.

Esta imagen completa de las potencialidades y limitaciones de los pocos FW200 disponibles para fines de reconocimiento solo se construyó gradualmente. Aprendimos que comprometer a los submarinos sobre la base de un solo informe aéreo, enviado muy a menudo cuando la aeronave había alcanzado el límite de su vuelo de ida, era un asunto demasiado incierto. Por lo tanto, tuvimos que abandonar la idea de cooperación directa en la zona operativa principal, pero más distante, al noroeste de Irlanda. Aun así, el reconocimiento diario por uno o dos aviones siguió siendo valioso. A partir de él obtuvimos al menos una imagen general de las densidades de envío, y eso fue de gran importancia para el comando de submarinos. Pero en lo que respecta a las disposiciones de los Uboats en el área operativa principal, tuvimos que depender, como antes, de nuestros propios recursos para encontrar al enemigo.

Por otro lado, se comprobó que era posible la cooperación directa en las zonas marítimas más cercanas a nuestras bases aéreas de Bizkaia, frente a la costa oeste de España, por las que navegaba el

Traducido por Otrebla 2001

Convoyes británicos con destino a casa procedentes de Gibraltar y, menos numerosos, de África Occidental. Incluso esto, sin embargo, tuvo que posponerse en la primavera de 1941 hasta una fecha posterior, porque no teníamos suficientes FW200 y tuvimos que esperar hasta que se asignaran más al Grupo 40.

Mientras tanto, U-boat Command había desarrollado un sistema diseñado para contrarrestar los errores de navegación cometidos por las aeronaves al informar la posición de un objetivo. El procedimiento fue el siguiente: al avistar al enemigo, la aeronave no informó de inmediato la posición del convoy. En cambio, usó onda corta para hacer: 'Enviaré señales de baliza'. Esta advertencia fue transmitida de inmediato a los submarinos por el comando de submarinos, para permitirles prepararse para recibir la señal de la aeronave en onda larga. A continuación, el avión envió las señales de baliza, utilizando onda larga. Luego, los Uboats tomaron rumbo sobre estos y, utilizando onda corta, pasaron el resultado y su propia posición real al Comando de U-boot. En mi puesto de mando, todos estos rumbos se trazaron en el gráfico, y su punto de intersección dio una indicación razonablemente precisa de la posición de la aeronave y, por lo tanto, del convoy en sí. El resultado de este proceso de cojinetes transversales se comunicó luego a los submarinos, que operaron en consecuencia.

Se descubrió que la posición enemiga calculada de esta manera era precisa y que el sistema funcionaba bien. También descubrimos que este procedimiento aparentemente algo complicado era muy necesario, ya que invariablemente la posición calculada por la aeronave del convoy (que envió al completar el procedimiento de rutina que he descrito) estaba tan lejos de la marca, que cualquier operación basada únicamente en se habría descubierto que había terminado en fracaso.

De esta manera, desde finales de julio de 1941 pudimos organizar una vez más una cooperación directa y exitosa entre los submarinos y la Fuerza Aérea en las zonas marítimas más adyacentes frente a la costa occidental de España. Aunque los convoyes de Gibraltar atacados estaban compuestos en su mayor parte por buques más pequeños y, por lo tanto, menos valiosos que los convoyes del Atlántico, logramos sin embargo un éxito muy considerable en operaciones que con frecuencia duraron varios días y en las que la aeronave del Grupo 40, en Además de lanzar sus propios ataques con bombas, una y otra vez condujo con éxito a los submarinos hacia sus objetivos.

En la misma zona marítima también llevamos a cabo una vez una operación combinada que involucró el empleo de aviones, submarinos y un buque de guerra de superficie, en la que, sin embargo, sus respectivos roles se invirtieron. La operación merece una descripción debido a su carácter algo excepcional.

Mientras avanzaba solo hacia el Atlántico medio, *U-37* avistado un británico

Traducido por Otrebla 2001

Convoy de regreso a casa desde Gibraltar frente al cabo de San Vicente. Como no había otros submarinos en las inmediaciones, no había posibilidad de organizar un ataque concertado. Pero el convoy estaba dentro del alcance de nuestro avión con base en Burdeos. Por lo tanto ordené *U-37* atacar, mantener contacto en nombre de la Fuerza Aérea y dar su posición en la transmisión de onda larga. Esto se hizo. La aeronave fue capaz de captar las señales del submarino mientras aún se encontraba a 150 millas de distancia y de inmediato puso rumbo a la posición indicada, que se encontraba casi en el límite extremo de su alcance. Encontraron el convoy y le lanzaron un bombardeo con éxito. *U*-37 mismo hundió cuatro barcos. Mientras tanto, el crucero *Hipper* que estaba haciendo una salida desde Brest hacia el Atlántico, había llegado a las proximidades del combate. *U-37* Se ordenó que mantuviera contacto con el convoy después de haber realizado su propio ataque y que continuara transmitiendo su posición en beneficio de la *Hipper* que, por lo tanto, pudo agregar un rezagado a la bolsa total.

Esta fue la única operación combinada de aire, barco de superficie y submarino que tuvo lugar en el Atlántico.

El breve relato anterior de nuestras operaciones combinadas de submarinos y aviones muestra claramente el alto precio, en términos de oportunidades perdidas, que tuvimos que pagar por la experiencia, antes de descubrir nuestros errores y descubrir cómo superarlos.

Todo esto podría haberse evitado si antes de la guerra hubiéramos tenido un comando unificado y un sistema de entrenamiento que hubiera revelado los obstáculos que se interponían en el camino de la cooperación.

Tal como estaban las cosas, nuestro principal problema, cómo ubicar los convoyes en el principal teatro de operaciones del Atlántico Norte, aún seguía sin resolverse en el verano de 1941. En la búsqueda de embarcaciones enemigas, los teatros de operaciones de los submarinos se trasladaron hacia el oeste a las áreas al sur. de Groenlandia, hacia el norte hacia las aguas del sur de Islandia y luego hacia el este nuevamente hacia las áreas marítimas al noroeste de Irlanda. Una y otra vez se produjo entre una batalla de convoy y otra una larga pausa durante la cual los submarinos barrieron los mares infructuosamente en un intento de encontrar al enemigo. Estos períodos "muertos" naturalmente provocaron la caída del potencial de hundimiento del submarino. Una y otra vez, el comando de submarinos reexaminó todo el problema en un esfuerzo por tratar de encontrar alguna forma de mejorar esta insatisfactoria situación. Era obvio que la causa principal era la escasez de submarinos y la falta de "ojos" con los que escudriñar las vastas extensiones atlánticas. Pero, ¿no era posible que hubiera otras razones para explicar nuestro escaso éxito en la localización de envíos? ¿Había alguna posibilidad, por ejemplo, de que el enemigo tuviera algún medio de localizar las posiciones de los submarinos y de apartar su nave de ellos?

Traducido por Otrebla 2001

Antes de la guerra, cuando recién habíamos comenzado nuestro entrenamiento en tácticas de manada de lobos, habíamos discutido la cuestión de si el uso de su radio por parte de los submarinos no permitiría al enemigo localizar sus posiciones. Cuando comenzó la guerra, por lo tanto, el comando de Uboat observó con mucha atención cualquier indicio de que el enemigo estaba haciendo uso de nuestras transmisiones de radio para DF[13] propósitos. Durante los primeros meses de la guerra, las pruebas que pudimos obtener sobre la precisión del DF británico no nos produjeron ningún motivo especial de ansiedad. En mi diario de guerra escribí:

Por lo que hemos podido comprobar, los errores en DF son proporcionales a la distancia desde la costa enemiga, ya una distancia de unas 300 millas el error medio es de 60 a 80 millas. A menudo es considerablemente mayor. El mejor resultado de DF que ha llegado a nuestro conocimiento mostró un error de 30 millas, y eso fue muy cerca de la costa del oeste de Francia. El error más grande fue uno de 320 millas a una distancia aproximada de 600 millas.

Por supuesto, era obvio que a medida que pasara el tiempo, los británicos expandirían su red de DF y obtendrían mejores resultados. En la posición y longitud de su base DF desde las Shetlands hasta Land's End, ya poseían una base excelente para DF en dirección oeste. Al construir más estaciones de radiogoniometría en Islandia, Groenlandia y Terranova, podrían construir una red de radiogoniometría que cubriría todo el Atlántico norte. Por lo tanto, teníamos que asumir que el enemigo captaría cada señal de radio emitida por un submarino y con la ayuda del DF podría localizar la posición del barco. Cada señal de radio emitida, por lo tanto, nos puso en desventaja. Pero estas señales eran igualmente de gran valor para Uboat Command y lo que teníamos que hacer era decidir si los submarinos debían o no usar la radio. En cualquier caso, es evidente que es fundamental que el uso de la radio se limite al mínimo. Pero era igualmente obvio que no se podía prescindir por completo de la radio. Las señales de los submarinos contenían la información en la que se basaba la planificación y el control de esos ataques combinados que, por sí solos, prometían un gran éxito contra la navegación concentrada de cualquier convoy enemigo. Mediante entrenamiento e instrucción intensivos, el comando de submarinos hizo todo lo posible por abrirse camino a lo largo del estrecho camino entre los pros y los contras de la transmisión por radio. Una orden sobre el tema dio las siguientes instrucciones a los comandantes como guía general: Las señales de los submarinos contenían la información en la que se basaba la planificación y el control de esos ataques combinados que, por sí solos, prometían un gran éxito contra la navegación concentrada de cualquier convoy enemigo. Mediante entrenamiento e instrucción intensivos, el comando de submarinos hizo todo lo posible por abrirse camino a lo largo del estrecho camino entre los pros y los contras de la transmisión por radio. Una orden sobre el tema dio las siguientes instrucciones a los comandantes como guía general: Las señales de los submarinos contenían la información en la que se basaba la planificación y el control de esos ataques combinados que, por sí solos, prometían un gran éxito contra la navegación concentrada de cualquier convoy enemigo. Mediante entrenamiento e instrucción intensivos, el comando de submarinos hizo todo lo posible por abrirse camino a lo largo del estrecho camino entre los pros y los contras de la transmisión por radio. Una orden sobre el tema dio las siguientes instrucciones a los comandantes como guía general:

En el área operativa real: radio para ser utilizado sólo para la transmisión de

Traducido por Otrebla 2001

información tácticamente importante, o cuando se lo ordene un U-boat Command o cuando, en cualquier caso, el enemigo ya conozca la posición del transmisor.

En ruta hacia o desde el área de patrulla: Como anteriormente. Se pueden enviar señales de menor importancia, pero sólo muy ocasionalmente; a este respecto, se debe tener cuidado de que la transmisión no comprometa el área para otros submarinos, ya sea en el área o en su camino hacia ella.

Técnico: Cambios frecuentes de longitudes de onda, bandas de ondas adicionales y disciplina inalámbrica para aumentar las dificultades del enemigo con DF.

Si el enemigo reaccionaba a las transmisiones de radio y en qué medida era algo que, por mucho que lo intentáramos, nunca pudimos determinar con certeza. En varios casos, las alteraciones drásticas en el curso de un convoy nos llevaron a suponer que lo hizo. Por otro lado, ocurrieron muchos casos en los que, a pesar de la actividad de radio de los submarinos en un área, a los barcos enemigos que navegaban de forma independiente, y también a los convoyes, se les permitió navegar directamente hacia la misma área en la que solo poco antes de los hundimientos y incluso habían tenido lugar batallas de convoyes.

Estas experiencias contradictorias me llevaron a adoptar una actitud escéptica hacia la sugerencia de que algunos de nuestros barcos deberían usar deliberadamente su radio para hacer que el enemigo evitara el área en la que se encontraban y eligiera en su lugar un área que, aunque aparentemente segura, estaba en realidad ocupada por una serie de submarinos todos manteniendo el silencio de radio. En mi diario de guerra escribí:

La idea del uso de la radio con fines de engaño ... es, en mi opinión, atractiva en teoría; ponerlo en práctica, sin embargo, sería un asunto sumamente complicado. Después de una cuidadosa consideración de la propuesta he llegado a la conclusión de que bien podría conducirnos a un tortuoso laberinto de deducción hipotética (el enemigo piensa ... yo pienso ... luego él pensará yo pienso ...) en el que llegar a cualquier decisión racional se volvería imposible. También existe el peligro adicional de que un DF defectuoso o inexacto por parte del enemigo pueda producir un efecto exactamente opuesto al que apuntan las medidas engañosas.

De vez en cuando, sin embargo, probé la idea. El 29 de junio de 1941, por ejemplo, varios barcos, que se dirigían de regreso a la base, recibieron órdenes de hacer un uso abundante de su radio al llegar a la zona suroeste de Irlanda, con el fin de disuadir a un convoy, que había sido avistado a 300 millas marinas al oeste de

Traducido por Otrebla 2001

Irlanda, que está al norte, de girar hacia el sur. La artimaña, por lo que supimos, no tuvo ningún efecto.

Todas nuestras investigaciones sobre la controvertida cuestión de por qué era tan difícil localizar barcos enemigos produjeron la misma respuesta, falta de "ojos" y llevaron a la misma demanda de más. El enemigo, por supuesto, tenía toda la vasta extensión del Atlántico Norte desde las Azores hasta Groenlandia e Islandia a su disposición para la amplia dispersión de sus convoyes. Gracias a la ocupación de Islandia y la instalación de bases aéreas y marítimas allí, además de la asistencia cada vez mayor que los Estados Unidos brindan a los convoyes con destino al este, las condiciones desde el punto de vista británico no podrían haber sido mejores.

El problema, de hecho, solo podría resolverse mediante la adquisición de más barcos. Por lo tanto, creo que será de interés enumerar brevemente aquí las diversas medidas y eventos que llevaron a cambios en nuestra fuerza total de submarinos en el Atlántico durante el año 1941.

El 24 de julio de 1940, la Armada italiana se había ofrecido a enviar un gran número de submarinos para participar en la Batalla del Atlántico bajo dirección alemana. Cuando el Alto Mando Naval me pidió mi opinión, ante la escasez de mis propias fuerzas, no dudé en aceptar la oferta y al día siguiente, 25 de julio, el Alto Mando Naval notificó a los italianos su aceptación de la oferta.

Muy poco tiempo después vino a verme el oficial de bandera al mando de los submarinos italianos, el almirante Parona. Me atrajo de inmediato su personalidad contundente y la solidez de sus puntos de vista. Era obvio que estaba dedicado de corazón y alma a esta idea de cooperación, y la confianza mutua se estableció muy rápidamente entre nosotros. Acordamos los siguientes puntos:

1. Control general, la dirección de cualquier operación en su conjunto, la asignación de áreas operativas, la decisión sobre la forma que tomaría nuestra cooperación, debe permanecer en manos del Comando de U-Boat alemán.

2. En el marco de este mando superior unificado, el Oficial Al mando de los submarinos italianos se le debe otorgar una gran libertad de acción y responsabilidad. Los submarinos italianos no deberían simplemente tener la sensación de estar comandados por italianos, sino que de hecho deberían serlo.

Con el objetivo de iniciar a los italianos en las condiciones del Atlántico y nuestros métodos de manada de lobos, acordamos algunos otros pasos: ese submarino italiano

Traducido por Otrebla 2001

los comandantes deberían realizar algunas patrullas operativas en submarinos alemanes, que las tripulaciones italianas deberían realizar un curso en nuestros establecimientos de formación en el Báltico, etc.

Se estableció una base para los italianos en Burdeos. Para facilitar la cooperación, el almirante Parona secundó al comandante Sestini para el servicio en mi Estado Mayor. No podría haber tomado una mejor decisión que este hombre encantador y oficial sobresaliente. Adjunté al Estado Mayor de Parona al comandante Roesing, que ya lo había hecho muy bien como comandante de un submarino y de una flotilla.

Para acostumbrarse a las condiciones atlánticas, los submarinos italianos, después de pasar por el Estrecho de Gibraltar, fueron dirigidos a la zona de las Azores para su primera operación. Desde allí, uno tras otro, llegaron a Burdeos veintisiete submarinos italianos, donde les hicieron una visita. Los oficiales y las tripulaciones causaron una buena impresión. Como los submarinos alemanes, obviamente eran hombres especialmente seleccionados. Sin embargo, me di cuenta de que, en lo que respecta a la guerra en el Atlántico, todavía tenían mucho que aprender y, tanto Parona como yo estuvimos de acuerdo, en remediarlo era nuestra primera y más urgente tarea.

Durante la Primera Guerra Mundial había visto en Constantinopla la gran estima y el afecto que el ejército turco y el pueblo turco tenían en el mariscal de campo Freiherr Colmar von der Goltz. De él había aprendido que nunca se debe tratar de encontrar en los guerreros y en la gente de un aliado las mismas características que uno cree poseer. Las formas de vida y pensamiento, toda la educación y entrenamiento de sus soldados eran diferentes a las nuestras. El trato con los aliados, por lo tanto, debe estar libre de prejuicios, desprovisto de cualquier apariencia de sentido de superioridad y debe llevarse a cabo con gran tacto. Mis instrucciones generales al brazo de submarinos alemanes con respecto a su actitud hacia nuestros aliados italianos fueron en la línea recomendada por el mariscal de campo.

Después de sus primeros cruceros de reestructuración en el área de las Azores, los italianos fueron enviados a principios de octubre para unirse a los barcos alemanes en nuestro principal teatro de operaciones al oeste del Canal del Norte. Les asigné áreas al oeste y suroeste de las áreas alemanas, en una posición donde había menos reconocimiento aéreo británico. La principal ventaja que esperaba obtener de estos refuerzos italianos era un aumento en mis instalaciones de reconocimiento, y por lo tanto

Traducido por Otrebla 2001

consideraba su llegada como la realización de mi ansioso deseo de "más ojos".

En esto, sin embargo, estaba destinado a decepcionarme durante las ocho semanas de octubre y noviembre de 1940. Ni en una sola ocasión los italianos lograron poner a sus aliados alemanes en contacto con el enemigo. Sus informes eran invariablemente inexactos o llegaban demasiado tarde; no lograron lanzar ningún ataque por su cuenta ni mantener contacto con el enemigo. También en otros casos, en los que barcos alemanes que avistaban un convoy habían convocado a otros barcos alemanes a la localidad y habían realizado un ataque conjunto, los submarinos italianos no aparecieron y no tomaron parte en el enfrentamiento general.

La gran discrepancia en eficiencia entre alemanes e italianos queda bien ilustrada por la siguiente comparación: del 10 de octubre al 30 de noviembre de 1940, el total de días en el mar de los italianos en el teatro de operaciones conjunto ascendió a 243. Durante este período, hundió un barco de 4.866 toneladas. El potencial italiano por submarino por día en el mar era, por tanto, de unas 20 toneladas. En el mismo período y en la misma zona, el número de días en el mar de barcos alemanes ascendió a 378. Se hundieron 80 barcos con un tonelaje total de 435, 189 toneladas. Su potencial por submarino por día en el mar era, por tanto, de 1.115 toneladas. (Estas cifras se han extraído de las estadísticas británicas que ahora están disponibles).

¿Cuáles fueron las razones de esta marcada inferioridad italiana? Descubrimos que el servicio de submarinos italiano había sido entrenado en tiempo de paz según las buenas y pasadas líneas, según las cuales el submarino, actuando de forma independiente, tomó su posición y esperó a que apareciera un objetivo, sobre el cual luego lanzó su ataque. sumergido. El excelente armamento que llevan los submarinos italianos fue diseñado para el bombardeo de bases enemigas. Carecían de los años de entrenamiento en guerra móvil que habían recibido los submarinos alemanes. No eran maestros en las artes de localizar y reportar la presencia del enemigo; ni de mantener, sin ser visto y durante horas ya veces durante días y días, un contacto obstinado con él. Esto, con sus cierres y retiradas en constante alternancia hasta los límites de la visibilidad, exige un estado de alerta incesante y muy grande; con ello se fue ganando una posición por delante del objetivo para lanzar un ataque nocturno, en la superficie, a máxima velocidad contra un enemigo cercado con naves de escolta, zigzagueando y produciendo una serie caleidoscópica de situaciones rápidamente cambiantes.

Las deficiencias en el entrenamiento italiano no pudieron subsanarse en el transcurso de unas pocas semanas. Además, el diseño de los submarinos italianos no era adecuado en muchos aspectos para la guerra de superficie móvil contra convoyes. En el

Traducido por Otrebla 2001

En el diseño alemán se mantenía el principio de que la torre de mando debía ser lo más pequeña, lo más baja y, en consecuencia, lo más discreta posible. Su porción más alta debería ser el mirador con sus binoculares. Sólo así estaría este último en posición de avistar a un enemigo durante el día antes de que el grueso de la torre de mando se elevara por encima del horizonte hasta el campo de visión del enemigo. En los submarinos italianos, la torre de mando era muy larga y muy alta. Tanto de día como de noche ofrecía una silueta muy llamativa. La posición del vigía estaba muy por debajo de la parte superior de la torre muy alta con sus largos montajes de periscopio.

Además, estos submarinos italianos no tenían un mástil de suministro de aire diesel en la torre de mando. Esto significaba que cuando se corría en la superficie, la escotilla de la torre de mando siempre debía dejarse abierta para garantizar a los Diesel el suministro de aire necesario para la combustión. Es cierto que esto no presenta ningún problema en las condiciones meteorológicas normales que se dan en el Mediterráneo; pero no sirvió de nada en el Atlántico donde, con mal tiempo, las olas rompían sobre la torre de mando, el agua verde entraba por el pestillo abierto y dañaba gravemente el interior del barco, en particular el importantísimo equipo eléctrico.

Con estos problemas, el almirante Parona luchó con la mayor energía. Para mejorar su eficiencia, envió a sus comandantes a nuestros establecimientos de entrenamiento en el Báltico para asistir a cursos tácticos y participar en ejercicios de ataque en un convoy escoltado. Por el lado material, hizo modificar las torres de timón lo más rápidamente posible en el astillero de su base en Burdeos. El trabajo estaba a cargo de su extremadamente eficiente ingeniero jefe, el capitán Feno, un hombre por quien tenía una alta opinión. Las torres de mando se acortaron, se hicieron generalmente más pequeñas y se equiparon con una línea de suministro de aire para los diesel.

Sin embargo, a la luz de estas experiencias pasadas, me sentí obligado por el momento a prescindir de la estrecha cooperación italiana. Mis esperanzas de adquirir "más ojos" habían fracasado una vez más en materializarse.

Con el consentimiento del almirante Parona, ordené a los submarinos italianos que tomaran sus posiciones al oeste y al sur de los grupos alemanes y allí actuaran independientemente de ellos. En estas áreas lograron éxitos bastante considerables contra los barcos que navegaban de forma independiente.

Durante los meses de diciembre de 1940 a febrero de 1941, el número total de submarinos alemanes, como ya he dicho, disminuyó aún más. Durante algún tiempo, solo 18 estuvieron disponibles para operaciones en el Atlántico. De estos, generalmente un tercio solo estaba en contacto directo con el enemigo, y durante algunos períodos incluso este

Traducido por Otrebla 2001

el número se redujo a solo 3. Por el momento, la guerra contra Gran Bretaña, la poderosa potencia marítima y nuestro principal adversario, estaba siendo librada por 120 a 240 hombres del brazo de submarinos alemán. El elevado número con el que fueron designados nuestros barcos: *U-570, U-820* y así sucesivamente, no significaba que tuviéramos un total correspondiente de botes. Estos números se utilizaron únicamente como un intento de ocultar nuestra verdadera debilidad al enemigo.

El número de "ojos" disponibles para U-boat Command para la ubicación de los convoyes en el Atlántico Norte había disminuido. Ahora eran los italianos, con sus 25 submarinos, quienes mantenían las fuerzas más fuertes allí.

Esto, junto con los considerables éxitos logrados independientemente por submarinos italianos individuales en las áreas del sudoeste y el progreso que se había logrado mientras tanto con su instrucción y entrenamiento, me animó en febrero de 1941 a hacer un nuevo intento de operaciones conjuntas directas con los italianos en nuestra guerra contra los convoyes. Por lo tanto, el 18 de febrero de 1941 ordené a los submarinos italianos que estaban en el mar que avanzaran hacia el norte y tomaran una posición que prolongaba más hacia el sur la posición ocupada por los submarinos alemanes al sur de Islandia.

Luego siguió un período de cooperación táctica que continuó hasta principios de mayo. Sin embargo, los resultados no estuvieron a la altura de mis expectativas. Aunque los italianos hundieron algunos barcos aislados, no sirvieron de nada a la hora de localizar y atacar convoyes. Para ese tipo de operación no mostraron aptitudes.

Por tanto, el 5 de mayo llegué a la conclusión de que cualquier nuevo intento de cooperación sería inútil y decidí abandonar la idea. El 15 de mayo tuve una conferencia con el almirante Parona en la que establecimos como teatros de operaciones para los italianos los siguientes:

una. El área al oeste de Gibraltar.
B. Un área en el Atlántico norte al sur del área alemana.
C. Después de un acuerdo previo, el área de Freetown.

En estas aguas del sur, algunos de los submarinos italianos, operando de forma independiente y contra barcos individuales, lograron un éxito considerable. Esto fue particularmente cierto en las operaciones que luego llevaron a cabo en el Caribe y frente a las costas de Brasil. En estas operaciones más distantes, sus éxitos igualaron a los de los submarinos alemanes en las mismas áreas. Entre los comandantes de submarinos italianos más exitosos se encontraban el teniente Gazzana, el comandante Longbardo y los tenientes comandantes Carlo Fecia di Cossato,

Traducido por Otrebla 2001

Giovannini y Longanesi-Cattani. Cossato hundió 16 barcos con un tonelaje total de 86.438 toneladas y Gazzana 11 barcos (90.601 toneladas). Ambos recibieron la Cruz de Caballero de la Cruz de Hierro.

Las razones de los éxitos italianos en el Atlántico medio y sur y su fracaso en las batallas de convoyes en las duras condiciones del Atlántico norte radican en última instancia, estoy seguro, en su carácter natural y sus características marciales. Son perfectamente capaces de lanzar un asalto con gran valentía y devoción y, bajo el estimulante ímpetu de una ofensiva, a menudo mostrarán mayor rapidez y audacia que los alemanes, que son menos propensos a dejarse llevar por la emoción de la batalla. La guerra en el mar ofrece muchos ejemplos de su *vivacidad* y espíritu ofensivo. En la primera guerra tuvimos la hazaña de los oficiales que penetraron en la base naval austriaca de Pola y hundieron el acorazado *Unitis Viribus;* y en esta última guerra no hubo hazaña más atrevida que la de los tres 'torpedos humanos' que, bajo el liderazgo del príncipe Borghese, se abrieron paso hasta el puerto de Alejandría y dañaron gravemente los acorazados británicos. *Reina Elizabeth* y *Valiente,* no hay mejores demostraciones de galantería que las de los submarinos italianos *Torricelli, Galilei* y *Ferraris* en acciones en las que ellos mismos se perdieron.

Una batalla de convoyes, sin embargo, exige no solo valentía y espíritu ofensivo, sino también la dureza y la resistencia necesarias para llevar a cabo la exigente tarea de permanecer durante horas y días en una proximidad cercana y peligrosa al enemigo, obligado al mismo tiempo. abstenerse de cualquier acción hasta que todos los demás barcos hayan llegado al lugar y llegue el momento del ataque general. Son estas cualidades de dureza y resistencia las que poseemos —o eso creo yo— en mayor grado que los italianos; y es por estas razones que no nos fueron de gran ayuda en el Atlántico Norte.

Por lo tanto, hice grandes esfuerzos para asegurar que no disminuyese nuestra fuerza en el Atlántico Norte, en particular porque cualquier nueva incorporación apreciable llegaría mucho más tarde en vista del largo período de construcción de los nuevos barcos. Durante la segunda mitad de 1940, por ejemplo, me sentí obligado a oponerme enérgicamente al traslado de ciertos barcos al Atlántico Sur, al detalle de los submarinos para espectáculos paralelos y, finalmente, al traslado al área de Gibraltar y al Mediterráneo de un gran parte de los barcos en el Atlántico.

En la guerra, existe una concepción conocida como la creación de un desvío, que consiste en extender el alcance de las propias operaciones a otras áreas de tal manera que el enemigo, para defenderlas, se verá obligado a retirar fuerzas del teatro principal. de operaciones y así relajar su presión sobre él. Una diversión

Traducido por Otrebla 2001

sin embargo, sólo tiene valor cuando, visto como un todo, resulta en una ventaja para el lado que lo crea. Si reduce las posibilidades de lograr el objetivo estratégico principal, entonces es peor que inútil. La retirada de fuerzas con fines de distracción es admisible, por lo tanto, solo siempre que en sus nuevas operaciones sean capaces de hacer una contribución a la consecución del principal brazo estratégico al menos igual a la que ya venían haciendo en el teatro principal de operaciones. guerra.

La tarea estratégica de la Armada alemana era librar la guerra al comercio; por tanto, su objetivo era hundir tantos barcos mercantes enemigos como pudiera. los*hundimiento de barcos* era lo único que contaba. Entonces, en teoría, cualquier desvío, por atractivo que sea, que provoque una reducción del número de barcos hundidos es inadmisible.

La verdad de esta afirmación se vuelve obvia cuando uno se pone en el lugar del enemigo. No creo que pueda haber ninguna duda sobre la respuesta que el enemigo daría a la siguiente pregunta: ¿Qué preferirías? ¿Divido tus fuerzas y las hago luchar en todas partes tan duro como pueda? Y hunde menos de tus barcos. en el proceso ? ¿O no intentaré 'atarlos' en todo el mundo, sino hundir más barcos en su lugar?

En 1940 se me instó repetidamente a enviar submarinos en vigor al Atlántico Sur, para crear un desvío y al mismo tiempo cosechar la rica cosecha que se podía encontrar allí. El Alto Mando Naval prometió proporcionar petroleros de superficie para abastecer a estos submarinos con combustible y provisiones. Pero en vista del pequeño número disponible en el decisivo teatro al oeste de las Islas Británicas, no me atreví a aceptar una diversión en el sur. Aparte de los barcos que podría hundirse, cada submarino adicional significaba `` otro par de ojos '' y, por lo tanto, ejercía una influencia que, lo admito, no podía evaluarse estadísticamente, pero que tenía una relación directa y considerable con la suma total. de nuestras operaciones en su conjunto. Además, el potencial de los submarinos en el teatro del norte era alto, como ya he dicho, e incluso si hundiéramos un gran número de barcos en el Atlántico Sur, una proporción muy considerable del éxito, cuando se traduce en términos de tonelaje hundido por U-bote por día en el mar, se consumiría en el tiempo necesario para llegar. ida y vuelta. Las mismas objeciones que en ese momento me habían hecho decidir no transferir operaciones del Atlántico Norte al Atlántico Central durante el período de mal tiempo se aplicaban igualmente, por lo tanto, a la sugerencia de desviar los submarinos para hacer un desvío en el Atlántico Sur. .

En el caso, envié solo un submarino al sur en junio ...*UA,* que se había construido en Alemania para la Armada turca, pero que nos habíamos hecho cargo al estallar la guerra. Su tamaño e incomodidad lo hacían inadecuado para operaciones en el norte.

Traducido por Otrebla 2001

Atlántico. En noviembre-diciembre fue seguida por un segundo, *U-65.* Esta última logró un éxito muy considerable, pero gracias a la gran cantidad de tiempo que tuvo que dedicar en el camino hacia y desde su lejana zona de patrulla, el resultado neto fue menos satisfactorio que el obtenido en el norte. De acuerdo con las instrucciones generales del Alto Mando Naval, nuevamente envié un solo barco, *U-37,* hacia el sur a principios de 1941.

Fue solo en febrero de 1941, cuando el potencial en el área norte había disminuido, que decidí enviar algunos de los grandes barcos Tipo IX al Atlántico Sur. Allí, en la zona de Freetown, lograron buenos resultados durante los primeros cuatro meses que, como estaban las condiciones en ese momento, con toda probabilidad compensaron la pérdida de su presencia en la zona norte. Sin embargo, aunque sus éxitos fueron sobresalientes, no se compararon, en términos de potencial de submarinos, con el éxito que habíamos logrado en el teatro del norte durante el verano de 1940.

Tal como estaban las cosas, faltaba el número necesario de submarinos para llevar a cabo con éxito nuestra guerra contra los convoyes en el Atlántico Norte; y cuando, durante el curso de 1941, se hizo evidente que la acción suplementaria de los buques de superficie más grandes, sobre los que tendré algo que decir al final de este capítulo, ya no podía considerarse posible, se hizo aún más urgente concentrar la totalidad de los recursos y la energía de la armada en la persecución de la guerra de submarinos.

Sin embargo, hubo una falta total de comprensión, particularmente por parte de nuestros líderes políticos, de las características esenciales de la guerra submarina. Sin apreciar en lo más mínimo las razones, es decir, la falta de submarinos y, en consecuencia, la falta de 'ojos' para encontrar los objetivos, ni hacer nada para arreglar las cosas, todo lo que vieron fue el hecho de que durante 1941 los hundimientos de U -los barcos habían disminuido. Yo mismo no tuve acceso a Hitler, y mi única forma de convencerlo del verdadero estado de las cosas era mediante informes y propuestas que se le presentaban a través del Alto Mando Naval. Sin embargo, incluso estos, a pesar de mi persistencia, no lograron que se diera cuenta de que era esencial que todos los submarinos disponibles se concentraran en la Batalla del Atlántico. De lo contrario,

A pedido del Cuartel General de la Fuerza Aérea, dos de mis barcos operativos estaban estacionados en áreas particulares, desde las cuales debían presentar informes meteorológicos dos o tres veces al día. Ellos, por supuesto, no estaban disponibles para

Traducido por Otrebla 2001

fines operativos. Cuando, como ocurría a veces, se decía que sólo había cuatro Uboats disponibles para las operaciones, la retirada de la mitad de mi fuerza total con fines puramente secundarios no podía justificarse.

Cuando estalló la guerra contra Rusia, se enviaron ocho barcos para operar en el Báltico. Allí no encontraron prácticamente ningún objetivo y no lograron nada digno de mención. En consecuencia, me los devolvieron a finales de septiembre.

De la misma manera, a partir de julio de 1941 en adelante, se tuvieron que separar de cuatro a seis barcos para operaciones contra los rusos en el Ártico, aunque, por supuesto, en ese momento todavía no había ningún convoy aliado que transportara suministros a Rusia. Estos Uboats también vagaban por los mares vacíos. Protesté repetidamente contra estas medidas. Con referencia a los del Ártico, por ejemplo, escribí:

1. Hasta ahora, los éxitos concretos han sido escasos en extremo y de ninguna cuenta, por la razón de que el tráfico que existe consiste en pequeños barcos que no pueden ser atacados por torpedos con muchas perspectivas de éxito.

2. El factor decisivo en la guerra contra Gran Bretaña es el ataque a sus importaciones. La ejecución de estos ataques es la tarea principal de los submarinos y ninguna otra rama de las Fuerzas Armadas puede asumirlos. La guerra con Rusia se decidirá en tierra, y en ella los submarinos sólo pueden desempeñar un papel muy secundario.

Una y otra vez, los cruceros auxiliares alemanes, los corredores de bloqueo, los barcos de suministro y los premios recibieron submarinos como escolta en sus largos viajes, con destino a casa y al exterior, independientemente del hecho de que el submarino tendría muy pocas posibilidades de ser capaz de proteger. ts carga si fuera atacado y sería bastante impotente para ayudar, si fuera hundido por el enemigo. Tales ataques enemigos, por supuesto, serían lanzados desde el aire o por disparos de largo alcance de un buque de guerra enemigo, y se tendría mucho cuidado de mantenerse más allá del alcance del submarino que, presumiblemente, estaba escoltando al buque de guerra enemigo. buque de superficie; en consecuencia, habiendo hundido el barco, aún mantendría su distancia y luego desaparecería.

A principios de noviembre de 1941 recibí una orden del Alto Mando Naval para poner a disposición catorce submarinos, además de los dos barcos meteorológicos, para operaciones subsidiarias. Esto me dejó con no más de cinco a diez Uboats con los que seguir luchando en la Batalla del Atlántico. En protesta contra la orden, escribió:

Traducido por Otrebla 2001

El Comando de U-boot sigue opinando enfáticamente que la tarea principal del brazo de U-boat es *Huelga.* Sólo golpeando puede hacer sentir su peso por Gran Bretaña, para quien sería un alivio muy bienvenido si las actividades de los submarinos disminuyeran en intensidad incluso por cuestión de semanas. Consideraciones de carácter político y estratégico ya han hecho inevitable una división del brazo de submarinos (Mediterráneo). Por lo tanto, es aún más esencial evitar operaciones paralizantes en el Atlántico mediante una mayor división por partes de las fuerzas disponibles para la ejecución de misiones de importancia secundaria.

La disminución agregada de nuestro poder de ataque no puede medirse en términos porcentuales precisos, de acuerdo con el número de submarinos retirados para operaciones subsidiarias. La retirada de un submarino conlleva repercusiones mucho más amplias que la pérdida de su contribución.*como* unidad de combate; su ausencia también implica una disminución en el tamaño del área que podemos cubrir en el reconocimiento y, por lo tanto, una disminución de nuestras posibilidades de encontrar objetivos; y es este hallazgo del enemigo el que siempre ha sido el más difícil de nuestros problemas.

Una vez un convoy *tiene* Encontrado, la reducción de nuestro número, incluso por un barco, reduce también nuestras posibilidades tanto de mantener el contacto como de recuperarlo, una vez que se ha perdido.

En el ataque en sí, Cuanto mayor sea el número de submarinos que participan, más dispersas deben ser las actividades de los buques de guerra de escolta y, por tanto, mayores serán las perspectivas de cada submarino individual. Para resumir:

. . . Por lo tanto, es la opinión considerada del U-boat Command que cualquier La reducción o la relajación temporal de una campaña intensiva de submarinos contra Gran Bretaña a favor de operaciones subsidiarias es una política fundamentalmente errónea.

Estas cosas deben mencionarse aquí, porque afectan de manera vital la función principal del brazo de submarinos: la destrucción de la navegación. Por supuesto, había buenas razones para todos estos espectáculos paralelos y, por supuesto, valían la pena por sí mismos. Pero los beneficios que nos reportaron fueron muy escasos en comparación con el efecto adverso que tuvieron en nuestra función principal; y es en las cuestiones principales en las que debe concentrarse todo el esfuerzo disponible.

La concentración de fuerza en el punto decisivo es uno de los principios más importantes de la guerra. Por lo tanto, reducir las fuerzas involucradas en la guerra contra el comercio en el Atlántico fue un error. Los británicos se dieron cuenta de cuán grandes fueron los beneficios que obtuvieron de esta política. Tanto las memorias de Churchill como las de Roskill*La guerra en el mar* describir los grandes beneficios que Gran Bretaña obtuvo de estos

Traducido por Otrebla 2001

nuestras desviaciones equivocadas, que aún continuaban en 1942. Salvaron a muchos barcos británicos de hundirse, y fue el hundimiento de sus barcos lo que causó ansiedad a los británicos.

Aparte de este despilfarro de las fuerzas disponibles y todas las demás deficiencias y deficiencias que afectaron adversamente el desarrollo de la Batalla del Atlántico, ocurrió en septiembre de 1941 un evento que prácticamente paralizó completamente las operaciones de los submarinos en el Atlántico. Ésta era la situación militar desfavorable que se había desarrollado en el Mediterráneo y que requirió el traslado a esa zona de una gran proporción de nuestras fuerzas de submarinos atlánticos.

¿Cómo, cabe preguntarse, ha surgido tal situación? El 30 de enero de 1939, el gobierno británico había aprobado el plan de operaciones del Almirantazgo, que preveía la guerra con Alemania e Italia y una posterior intervención activa de Japón.

En primer lugar y ante todo, en el plan británico estaba la salvaguardia de las rutas comerciales del Atlántico, que eran "de suma importancia" y cuya pérdida, durante un período considerable, daría lugar a una "catástrofe rápida e irrecuperable".

Considerado como el segundo en importancia para Gran Bretaña fue el Mediterráneo, porque fue por él que pasaron los petroleros del Golfo Pérsico y la mayor parte de la navegación británica desde la India y el Lejano Oriente. Como se consideró, en vista de la fuerza del poderío aéreo y marítimo italiano, que el uso del Mediterráneo no sería posible, el plan de guerra británico preveía que la navegación desde el Golfo Pérsico y el Lejano Oriente tendría que seguir la ruta larga alrededor del Cabo de Buena Esperanza. No obstante, se consideró de suma importancia mantener un firme control de las entradas occidental y oriental al Mediterráneo en Gibraltar y en el Mar Rojo, respectivamente. En Gibraltar, señalaba el plan, dependía en gran medida de la protección de las rutas comerciales del Atlántico norte-sur,

A partir de la primavera de 1940, de acuerdo con este plan y aunque Italia aún no había entrado en guerra, los británicos encaminaron sus barcos alrededor del Cabo. La derrota de Francia en junio de 1940 afectó adversamente aún más los intereses marítimos británicos al privarlos del apoyo de la flota francesa en el Mediterráneo. De hecho, el Almirantazgo, consciente de la necesidad primordial de proteger las rutas comerciales del Atlántico, llegó a la conclusión de que las fuerzas navales británicas tendrían que retirarse del Mediterráneo oriental y concentrarse en Gibraltar. No se consideró posible, después de la caída de Francia,

Traducido por Otrebla 2001

para mantener el mismo grado de control sobre esa zona marítima que antes, y al mismo tiempo cumplir con la tarea principal en el Atlántico. Churchill, sin embargo, intervino personalmente e impidió la implementación de la decisión del Almirantazgo. Aunque aprecia plenamente las razones para ello, teme que tal retirada pueda conducir a la pérdida tanto de Malta como de Egipto.

Todas estas medidas son comprensibles a la luz de la apreciación original de Gran Bretaña de la situación con respecto al Mediterráneo. En el lado del Eje, por otro lado, no existía ningún plan de guerra conjunto ítalo-alemán de ningún tipo y, en consecuencia, ningún plan conjunto de operaciones en el Mediterráneo.

El 10 de junio de 1940, Italia entró en guerra. Los acontecimientos posteriores demostraron que los italianos no tenían una concepción estratégica sobre la que se basarían las operaciones en el Mediterráneo. Su primer objetivo estratégico debería haber sido asegurar la posición italiana en el norte de África y expandirla hacia el este y el oeste, porque era esta posición la que constituía un escudo para la extensa costa italiana. Desde él se podrían lanzar operaciones en el mar y en el aire contra el mar este-oeste británico y especialmente las líneas aéreas de comunicación a través del Mediterráneo. Además, proporcionó una excelente área de ensamblaje y despliegue para un ataque contra los campos petroleros de Egipto y el Cercano Oriente, que eran tan vitales para Gran Bretaña como fuentes de suministro.

Sin embargo, un requisito previo para asegurar y expandir la posición italiana en el norte de África fue una ofensiva general de la flota italiana contra las fuerzas navales británicas en el Mediterráneo y, sobre todo, la eliminación de Malta, que como base naval y aérea británica constituía tal amenaza para las líneas de comunicación italianas del norte de África. Numéricamente, la flota italiana y la Fuerza Aérea poseían una gran fuerza para ambas operaciones.

El Alto Mando italiano, sin embargo, no mostró ninguna inclinación a perseguir un objetivo estratégico tan grande. Inicialmente se contentó con buscar éxitos en el sur de Francia. Recién en septiembre se lanzó una débil ofensiva contra Egipto desde Libia. Hizo poco progreso. Mientras estas operaciones estaban en curso, Italia lanzó su ataque contra Grecia desde Albania. También esta ofensiva se paralizó rápidamente; y cuando los británicos lanzaron una contraofensiva en el desierto en diciembre, los italianos sufrieron una severa derrota que culminó con la pérdida de Cyrenaica.

La flota italiana y el brazo submarino resultaron no ser tan efectivos como su fuerza había hecho esperar tanto a amigos como a enemigos. No se llevaron a cabo operaciones ofensivas contra las fuerzas navales británicas. En cada ocasión en la que

Traducido por Otrebla 2001

se encontraron con la flota británica, la Armada italiana quedó en segundo lugar. La gran flota de submarinos italianos en el Mediterráneo sufrió grandes pérdidas y obtuvo escasos éxitos. Las operaciones de los submarinos británicos en las mismas áreas marítimas fueron mucho más efectivas.

En septiembre de 1940, sobre la base de los memorandos redactados por el Alto Mando Naval, el Gran Almirante Raeder mantuvo dos conferencias con Hitler y recomendó que el principal esfuerzo bélico alemán se transfiriera al Mediterráneo. (La intención de Hitler de atacar a Rusia en tierra y desde el aire el año siguiente no era conocida en ese momento por el Alto Mando Naval). El objetivo, dijo Raeder, debería ser obtener el control de los países del Cercano Oriente para las potencias del Eje. . De esta manera, el ejército y la fuerza aérea alemanes podrían contribuir, junto con las fuerzas armadas italianas, a la lucha contra el principal enemigo, Gran Bretaña. Sin embargo, Raeder no recomendó que estas operaciones fueran apoyadas por la Armada alemana con barcos de superficie y submarinos.

La situación del Eje en el teatro del norte de África fue de mal en peor. En el invierno de 1940-41, la ofensiva británica amenazó con expulsar a los italianos del norte de África y fue entonces cuando los italianos aceptaron la oferta de Hitler de ayudar con las divisiones alemanas, que habían rechazado en 1940. En febrero de 1941, Pommel fue a Libia. y en una furiosa ofensiva hizo retroceder a los británicos a la frontera egipcia. Tan pronto como Rommel logró su objetivo, el Cuartel General Supremo alemán, preocupado por las inseguras líneas de comunicación de las que dependía, lo instó a proceder con cautela. Sus temores estaban plenamente justificados. Los británicos sabían dónde estaba la debilidad de la ofensiva de Rommel. Con aviones, submarinos y buques de superficie, con base principalmente en Malta, atacaron los convoyes de suministro de Italia al norte de África. Las medidas defensivas italianas en el mar resultaron totalmente inadecuadas. La retribución estaba superando a los italianos por no haber eliminado a Malta antes de que comenzaran las operaciones en el norte de África, como les había pedido repetidamente el oficial de enlace alemán del Alto Mando Naval italiano, el almirante Weichold. Ahora tenían que pagar el precio por haber fracasado, en el momento en que se declaró la guerra, para lanzar una ofensiva general de la flota contra las relativamente débiles fuerzas navales británicas. La escolta puramente defensiva de los convoyes no fue suficiente para proteger las rutas de suministro al norte de África. Además, tenían que pagar un alto precio por sus ataques contra Grecia, que había exigido tanto a sus fuerzas navales y al tonelaje mercantil que la flota italiana se quedó sin combustible de petróleo. La retribución estaba superando a los italianos por no haber eliminado a Malta antes de que comenzaran las operaciones en el norte de África, como les había pedido repetidamente el oficial de enlace alemán del Alto Mando Naval italiano, el almirante Weichold. Ahora tenían que pagar el precio por haber fracasado, en el momento en que se declaró la guerra, para lanzar una ofensiva general de la flota contra las relativamente débiles fuerzas navales británicas. La escolta puramente defensiva de los convoyes no fue suficiente para proteger las rutas de suministro al norte de África. Además, tenían que pagar un alto precio por sus ataques contra Grecia, que había exigido tanto a sus fuerzas navales y al tonelaje mercantil que la flota italiana se quedó sin combustible de petróleo. La retribución estaba superando a los italianos por no haber eliminado a Malta antes de que comenzaran las operaciones en el norte de África, como les había pedido repetidamente el oficial de enlace alemán del Alto Mando Naval italiano, el almirante Weichold. Ahora tenían que pagar el precio por haber fracasado, en el momento en que se declaró la guerra, para lanzar una ofensiva general de la flota contra las relativamente débiles fuerzas navales británicas. La escolta puramente defensiva de los convoyes no fue suficiente para proteger las rutas de suministro al norte de África. Además, tenían que pagar un alto precio por sus ataques contra Grecia, que había exigido tanto a sus fuerzas navales y al tonelaje mercantil que la flota italiana se quedó sin combustible de petróleo. como les había pedido repetidamente el oficial de enlace alemán del Alto Mando Naval italiano, el almirante Weichold. Ahora tenían que pagar el precio por haber fracasado, en el momento en que se declaró la guerra, para lanzar una ofensiva general de la flota contra las relativamente débiles fuerzas navales británicas. La escolta puramente defensiva de los convoyes no fue suficiente para proteger las rutas de suministro al norte de África.

Traducido por Otrebla 2001

A partir de julio de 1941, las pérdidas mensuales de los barcos hundidos y averiados aumentaron constantemente hasta alcanzar el 70 por ciento del tonelaje italiano total que prestaba servicio al teatro de operaciones del norte de África. Los suministros para Rommel cayeron por debajo de sus requisitos. La posición del Cuerpo de África se volvió precaria. En este punto, Hitler intervino y ordenó al Alto Mando Naval que enviara submarinos al Mediterráneo. A finales de septiembre, los primeros seis submarinos del Atlántico atravesaron el Estrecho de Gibraltar. A principios de noviembre les siguieron cuatro más. La llegada de estas tripulaciones experimentadas tuvo un efecto inmediato. El 13 de noviembre *U-81* (Teniente Guggenberger) hundió el portaaviones *Arca real* al este de Gibraltar, el 25 de noviembre *U-331* (Teniente Freiherr von Tiesenhausen) hundió el acorazado *Barham* en el Mediterráneo oriental, y el 14 de diciembre el crucero *Galatea* fue hundido en Alejandría por *U-557* (Teniente Paulsen).

A finales de octubre, además de estos submarinos, Hitler también había ordenado el traslado de la Flota Aérea 2 (mariscal de campo Kesselring) al Mediterráneo. Su tarea era ganar la supremacía aérea sobre el área vital entre Sicilia y África del Norte. Logró hacerlo tan a fondo que Malta, como base para los ataques a los convoyes italianos, quedó fuera de servicio. Gracias principalmente a los esfuerzos de Air Fleet 2, pero también en parte al hundimiento de los buques de guerra británicos por submarinos, a las pérdidas adicionales sufridas por las fuerzas navales británicas en las minas colocadas por los alemanes frente a Trípoli y a la valiente hazaña de los dos italianos. Con los torpedos humanos que penetraron en el puerto de Alejandría, los ataques británicos contra las líneas de comunicación del Cuerpo de África se paralizaron casi por completo. Rommel, quien a fines de 1941 se había visto obligado por falta de refuerzos y suministros a retirarse muy cerca de su línea de partida, ahora se encontraba, en enero de 1942, en condiciones de lanzar una nueva ofensiva. La posición en el mar y en el aire de nuestras líneas de comunicación en el Mediterráneo central había cambiado radicalmente a nuestro favor.

La retirada de nuestros submarinos tuvo, por supuesto, un efecto considerable en nuestras operaciones en el Atlántico. Sin embargo, consideré que la medida era inevitable, porque la amenaza para el Cuerpo de África, por supuesto, tenía que ser derrotada. Pero el 22 de noviembre de 1941, recibí órdenes del Alto Mando Naval de que el Mediterráneo se consideraría ahora como el principal teatro de operaciones y que toda la fuerza de submarinos operativos ahora sería transferida al Mediterráneo y al área marítima de el oeste de Gibraltar. Las razones dadas por el Alto Mando Naval para estas órdenes fueron las siguientes:

1. La ofensiva británica en el norte de África, junto con la información de que la

Las fuerzas británicas y gaullistas tienen la intención de efectuar un desembarco en el norte de África francés,

Traducido por Otrebla 2001

coloca a Italia y a toda nuestra posición en el Mediterráneo en una situación de grave peligro. En la medida en que las fuerzas navales pueden ejercer influencia, el área marítima alrededor de Gibraltar es de vital importancia a la luz de los posibles desarrollos y con el fin de evitar una crisis, ya que es en estas aguas donde el flujo de los barcos enemigos hacia el este y hacia el oeste, inevitablemente tiene que pasar.

2. Esta situación y la importancia de todo nuestro esfuerzo bélico de retener nuestra posición en el Mediterráneo requiere una reorientación completa de las áreas focales de las actividades de los submarinos hasta que la situación se haya restablecido.

Otras órdenes del Alto Mando Naval, fechadas el 29 de noviembre de 1941, ordenaron que quince submarinos deberían estar estacionados permanentemente a horcajadas en el Estrecho de Gibraltar y otros diez en el Mediterráneo oriental. Para mantener fuerzas de esta fuerza estacionadas permanentemente en las áreas requeridas, teníamos, por supuesto, que poner a disposición mucho más de los veinticinco submarinos que estarían patrullando en un tiempo determinado. De hecho, significó el compromiso de todo el brazo de submarinos con el Mediterráneo y la zona de Gibraltar y el cese de las actividades de los submarinos en el principal teatro de operaciones del Atlántico.

Considero un error este gran compromiso de los submarinos con el Mediterráneo y, en particular, el estacionamiento de barcos al este y al oeste de Gibraltar. En toda una serie de discusiones y un largo intercambio de correspondencia por teleimpresora con el Alto Mando Naval, hice todo lo posible para persuadirlos de que aceptaran mi punto de vista y me devolvieran los submarinos de Gibraltar para continuar las operaciones en el Atlántico.

No creí que los británicos utilizarían la ruta directa desde el oeste a través del Estrecho de Gibraltar y a lo largo de todo el Mediterráneo para enviar a Egipto las fuerzas que necesitaban para su ofensiva prevista. Pensé que era mucho más probable que usaran la ruta larga a través del Cabo, el Mar Rojo y el Canal de Suez. Hoy sabemos que mi suposición era correcta. También dudaba mucho de que el informe de un inminente desembarco británico-gaullista, en la región de Orán o Argel, que había emanado del "Cuartel general de la Marina alemana, Italia", mereciera mucha credibilidad. Ciertamente, no hubo evidencia de tal intención en el Mediterráneo occidental. Es cierto que en ese momento había una considerable masa de transporte marítimo en Gibraltar; pero eso no fue nada extraordinario; sucedió con mucha frecuencia, cada vez que se preparaban convoyes para el viaje a Gran Bretaña. Pero no había indicios del aumento de las fuerzas navales que se habrían requerido para cubrir un desembarco y que, pensé, sin duda habría ocurrido si se hubiera llevado a cabo una operación de ese tipo.

Traducido por Otrebla 2001

siendo contemplado. De hecho, sucedió lo contrario, ya que las fuerzas navales británicas en Gibraltar se habían debilitado considerablemente por el hundimiento del*Ark Royal.*

En mi opinión, por lo tanto, no había ninguna justificación estratégica para estacionar permanentemente hasta quince submarinos en las inmediaciones de Gibraltar. También pensé que era un error desde el punto de vista puramente táctico. Toda la zona podría ser patrullada constante y minuciosamente por aviones británicos desde su base en el mismo Gibraltar, y también podría mantenerse el patrullaje continuo de buques antisubmarinos sin ninguna dificultad en los accesos este y oeste al Estrecho. Aparte de eso, cuando los primeros submarinos penetraron en el Mediterráneo a finales de septiembre, los británicos, que rápidamente se dieron cuenta de que las actividades alemanas en el Atlántico habían disminuido, retiraron algunas de sus fuerzas antisubmarinas de ese teatro, con el fin de para fortalecer sus defensas en el Estrecho de Gibraltar.

Los submarinos estacionados al este y oeste de Gibraltar no pudieron, por tanto, permanecer en la superficie, sino que se vieron obligados a permanecer sumergidos casi continuamente y estuvieron expuestos a un peligro constante y considerable. En consecuencia, su radio de visión se redujo considerablemente y tenían pocas oportunidades de vigilar la navegación. De hecho, durante todo el tiempo que estuvieron estacionados allí, no vieron ningún movimiento de envío en dirección este. Reducidos como estaban a un estado de inmovilidad sumergida, en cualquier caso solo podrían haber atacado objetivos que fortuitamente corrieron directamente a sus brazos. También se sufrieron pérdidas. Del primer grupo de submarinos que penetró en el Mediterráneo en septiembre, ninguno se perdió durante el paso por el Estrecho. Del segundo grupo se perdió un bote. De las que siguieron más tarde, momento en el que las defensas se habían reforzado considerablemente, tres fueron destruidas y cinco resultaron tan severamente dañadas por los bombardeos aéreos que tuvieron que abandonar el intento y regresar a sus bases en el Golfo de Vizcaya. Esto correspondió a una pérdida de un tercio de los barcos comprometidos.

Con las defensas así alineadas contra ellos, no fue fácil para los submarinos, una vez que estuvieron en el Mediterráneo, salir de nuevo. Una fuerte corriente (aparte de las contracorrientes cercanas a la costa) corre permanentemente desde el Atlántico, a través del Estrecho y hacia el Mediterráneo. Sin duda, esto facilitó la entrada de los submarinos, ya que si las patrullas enemigas los descubrían en el acto y se veían obligados a sumergirse, la corriente los atravesaría sin peligro. Pasar del Mediterráneo y hacia el oeste hacia el Atlántico fue un asunto muy diferente. El pasaje, en la superficie y en condiciones de guerra, tomó tanto tiempo que

Traducido por Otrebla 2001

no pudo completarse en las cortas horas de oscuridad de una sola noche. Avanzar sumergidos (como probablemente se verían obligados a hacerlo en cualquier caso por las patrullas enemigas) era difícilmente posible contra la corriente en medio del Estrecho, mientras que aprovechar las corrientes favorables de la costa que se presentaban, en tiempos de guerra, casi insuperables. dificultades de navegación. Una vez que estuvieron en el Mediterráneo, mis submarinos se encontraron, como lo describí en mi Diario de guerra, "en una trampa para ratones". Por lo tanto, tuvimos que considerarlo con mucho cuidado antes de enviar fuerzas considerables al Mediterráneo porque, una vez que estuvieran allí, nunca volverían a estar disponibles para operaciones en ningún otro teatro.

El quid del problema mediterráneo, en lo que respecta a los submarinos, es, por tanto, obvio. La tarea más importante de la Armada alemana, y por lo tanto del brazo de submarinos alemanes, y la tarea que eclipsó en importancia a todo lo demás, fue la conducción de operaciones contra el transporte marítimo en las líneas de comunicación vitales de Gran Bretaña a través del Atlántico. A lo largo de ellos fluyeron las fuentes de la fuerza británica, proporcionada en su mayor parte por el poder estadounidense; y era, lógicamente, la protección de estas líneas de vida lo que Gran Bretaña consideraba como el principal de sus brazos estratégicos en el mar. Por lo tanto, deberíamos haber retirado fuerzas del escenario vital solo si surgiera un estado de emergencia real, e incluso entonces solo en la medida necesaria para hacer frente a la emergencia.

Un dilema de esta naturaleza había obligado al Alto Mando Naval, muy en contra de su voluntad, a trasladar sus fuerzas del Atlántico al Mediterráneo. El consejo ofrecido al Gobierno por el Alto Mando Naval de transferir el mayor esfuerzo bélico a Egipto y el Cercano Oriente había sido estratégicamente acertado. Se había dado en la creencia de que allí se podría lograr un éxito sobresaliente sin la intervención de las fuerzas navales alemanas. Sin embargo, esta esperanza no se había cumplido. La Armada italiana se había mostrado incapaz de llevar a cabo sola las operaciones navales que eran el complemento esencial de un avance terrestre desde el norte de África hacia el este. Como resultado, a expensas de su tarea principal, los submarinos finalmente tuvieron que ser trasladados al Mediterráneo. Fueron de inmensa ayuda para restaurar una situación altamente peligrosa,

El control de las rutas marítimas hacia el norte de África era principalmente una cuestión de supremacía aérea, y eso solo podríamos haberlo logrado sin disputa mediante la eliminación de Malta como base hostil. El número de submarinos transferidos al Mediterráneo debería haberse reducido al mínimo y haberse despojado

Traducido por Otrebla 2001

el Atlántico como lo hicimos nosotros y poner fin a todas las operaciones allí durante algo así como siete semanas fue, en mi opinión, completamente injustificable.

Fue sólo con gran vacilación que el Alto Mando Naval admitió la fuerza de mis objeciones a estos movimientos. Incluso después de la entrada de Japón en la guerra el 7 de diciembre, cuando teníamos justificación para suponer que las principales fuerzas navales británicas probablemente permanecerían atadas en el Lejano Oriente y que, en consecuencia, cualquier desembarco británico-gaullista en el Mediterráneo occidental era extremadamente improbable, El Alto Mando Naval todavía se adhirió a la opinión de que el Mediterráneo debería considerarse como el principal teatro de operaciones. Esta persistencia en mantener concentrados nuestros submarinos en las cercanías de Gibraltar afectó muy negativamente las fases iniciales de nuestra guerra de submarinos contra Estados Unidos, que comenzó a principios de 1942.

La veracidad de mis puntos de vista sobre toda esta controversia Atlántico-Mediterráneo es confirmada por el Capitán Roskill en la historia oficial, *La guerra en el mar*en el que tiene esto que decir:

Pero las contramedidas alemanas a nuestra ofensiva contra las rutas de suministro libias, incluido el desvío de submarinos del Atlántico y el regreso de la Luftwaffe a Sicilia, también influyeron. [Hasta el punto que impidieron a los británicos explotar el éxito de su ofensiva libia. — Autor.] Sin embargo, los submarinos alemanes no sólo sufrieron pérdidas considerables en su nuevo teatro: no menos de siete se hundieron en noviembre y Diciembre, pero su traslado desde el Atlántico nos trajo una servidumbre muy bienvenida en ese teatro vital. El Estado Mayor alemán, cuando ordenó a los submarinos que se dirigieran al Mediterráneo, no sabía de la intención japonesa de atacar el 7 de diciembre y, por lo tanto, no pudo haber predicho que un nuevo aliado ayudaría en gran medida a apuntalar a Italia y salvar a los ejércitos del Eje en África. . Pero, a largo plazo, Cabe dudar si la redistribución de la fuerza de los submarinos enemigos le aportó alguna ventaja, debido al declive de su ofensiva atlántica, que hizo inevitable. [Roskill, vol. Yo, p. 540.]

En relación con la reducción del número de submarinos que operan en el principal escenario de guerra atlántico, también debe mencionarse el papel desempeñado por los buques de guerra de superficie en este teatro y su efecto en las operaciones de los submarinos.

Desde el comienzo de la guerra, los barcos de superficie más grandes de la armada, los acorazados, los acorazados de bolsillo y los cruceros, a pesar de su inferioridad numérica, fueron entregados con gran audacia por el Gran Almirante Raeder al principal

Traducido por Otrebla 2001

tarea estratégica de hacer la guerra a la navegación británica. Su primera y principal tarea era hundir a los mercantes y, teniendo esto en cuenta, el Comandante en Jefe les había ordenado que evitaran enfrentarse a fuerzas enemigas superiores o iguales. Pero el Alto Mando Naval esperaba además que su aparición en el Atlántico tuviera repercusiones muy importantes en la distribución de las fuerzas enemigas y obligaría al enemigo a proteger sus convoyes con la mayor fuerza posible, incluso con acorazados si fuera necesario, en todas las zonas en las que se anticipó que podrían aparecer buques de guerra alemanes. Por lo tanto, la decisión de enviar nuestros buques capitales al mar se basó en una hipótesis estratégica completamente sólida.

Teniendo esto en cuenta y para asegurarse de que ya estarían en la zona en la que serían llamados a operar en caso de guerra, los acorazados de bolsillo *Deutschland* y *Almirante Graf Spee* fueron enviados al mar mucho antes del estallido de la guerra, mientras que su barco hermano *Almirante Scheer* seguido en el otoño de 1940. Más tarde, en enero de 1941, el crucero pesado *Almirante Hipper* y los dos acorazados *Scharnhorst* y *Gneisenau* salió al vapor hacia el Atlántico.

El destino de la *Graf Spee* es bien sabido. Las operaciones de los otros grandes barcos se llevaron a cabo con éxito a pesar de la fuerza superior del enemigo. El éxito obtenido por el *Almirante Scheer* bajo el mando del capitán Krancke fue muy grande. Hundió diecinueve barcos con un tonelaje total de 137.000 toneladas y envió dos petroleros a casa como premio; durante estas operaciones permaneció en el mar ciento sesenta días. En operaciones que duraron dos meses, los dos acorazados hundieron 116.000 toneladas, y *Hipper* hundió ocho barcos con un tonelaje total de unas 40.000 toneladas.

La reacción del enemigo fue la que había anticipado el Alto Mando Naval. Los dos convoyes británicos avistados por el *Scharnhorst* y el *Gneisenau* el 8 de febrero y el 7 de marzo fueron escoltados cada uno por un acorazado. De acuerdo con sus instrucciones, nuestros barcos se abstuvieron de atacar estos convoyes. En esto actuaron correctamente. No tenían instalaciones para reparaciones, y si hubieran atacado y sufrido daños en la acción, es muy dudoso que hubieran sido de alguna utilidad para operaciones posteriores.

Sin embargo, consiguieron dirigir dos submarinos, el U-105 y *U-124*, en el convoy que había sido avistado el 7 de marzo al norte de la isla de Cabo Verde. El plan de acción decidido por el almirante Luetjens, que estaba al mando de los dos acorazados, era que los dos submarinos atacaran y destruyeran el acorazado de escolta, el HMS. *Malaya,* y así posibilitar un ataque al convoy por parte de los buques capitales alemanes. Este plan falló, pero los dos Uboats consiguieron hundir a cinco mercantes en el convoy a pesar de la presencia del acorazado que los escoltaba. Aproximadamente quince días después, en la misma zona,

Traducido por Otrebla 2001

ya sea el U-105 o el U-106 anotó un impacto con un torpedo en el *Malaya,* que una vez más escoltaba un convoy de regreso a casa.

Este empleo de nuestros grandes barcos durante los mismos meses en los que el brazo de submarinos era tan débil en número demostró haber sido una decisión acertada y resultó en un apoyo muy exitoso que se dio a los submarinos que hasta entonces habían estado operando solos en la lucha contra la navegación enemiga. Después del primer ataque de superficie a un convoy, entregado por el*Almirante Scheer* el 5 de noviembre de 1940, la necesidad de proteger los convoyes con escolta de acorazados, sin duda, planteó grandes exigencias a la flota británica y provocó una considerable dispersión de sus fuerzas. Como oficial al mando de submarinos, tenía muchas esperanzas de que este uso de nuestros barcos pesados condujera a la retirada por parte del enemigo de algunos de sus otros barcos de escolta y a una disminución en la intensidad de sus patrullas aéreas antisubmarinas. Sin embargo, esto no ocurrió.

En los meses siguientes, el hecho de que los acorazados *Gneisenau* y*Scharnhorst* y, más tarde, el crucero *Prinz Eugen* se basaron en Brest tuvieron las repercusiones más desafortunadas en las operaciones de los submarinos.

Después de sus dos meses en el mar, los dos acorazados regresaron a Brest en marzo 22 de 1941. *Scharnhorst* tenía problemas con sus motores y no estaría lista para el mar durante un tiempo considerable, y el 6 de abril *Gneisenau* fue alcanzado por un torpedo y cuatro bombas durante un ataque aéreo y estuvo fuera de servicio durante muchos meses.

De inmediato, se recogió un gran número de trabajadores de los astilleros, de los cuales unos 800 se habían empleado hasta ahora en el mantenimiento y reparación de submarinos, de todas nuestras bases en el Golfo de Vizcaya y se concentraron en Brest para la reparación de los dos acorazados. La retirada de su mano de obra provocó grandes retrasos en el reacondicionamiento y reparación de nuestros submarinos, lo que a su vez tuvo un efecto adverso en el uso económico de nuestros ya exiguos números, redujo muy considerablemente nuestro potencial de hundimiento y resultó, en general, en ventajas muy sólidas. al enemigo.

Protesté enérgicamente contra este retiro de mi personal de mantenimiento de submarinos, argumentando que la mano de obra para la reparación de los acorazados podría haberse proporcionado de manera más rentable desde los astilleros de mi país, y señalando que, con el debido respeto al éxito logrado por la capital los barcos y su efecto sobre las disposiciones enemigas, no debemos perder de vista este hecho: sólo por el hundimiento de su barco el enemigo podría resultar tan dañado que las perspectivas de un fin de las hostilidades aceptable para nosotros se acercarían a la realización; y con ese fin, el submarino era, con mucho, nuestro medio económico más eficaz. En ninguna

Traducido por Otrebla 2001

En caso de que se permitiera el empleo de barcos pesados, las circunstancias, sostenía, restringieran el uso de nuestra arma más potente privándola de sus servicios esenciales de mantenimiento. El número relativo de barcos en funcionamiento con respecto a nuestra fuerza total en el verano de 1941 se había vuelto por esta razón notablemente menos favorable.

El 26 de noviembre de 1941, momento en el que se hizo evidente que las operaciones de buques pesados en el Atlántico no serían posibles en el futuro, dirigí un memorando al Comandante en Jefe, en el que recapitulé mis protestas y mis argumentos en favor de concentrar nuestros escasos recursos en personal de astillero en el mantenimiento del brazo de submarinos. Escribí:

El comando de submarinos cree que debería ser posible reducir el tiempo de permanencia en los astilleros y, por lo tanto, aumentar considerablemente el número de submarinos disponibles en un momento dado para las operaciones. Por lo tanto, insta a que la provisión de personal de mantenimiento adecuado, como la forma más eficaz de lograr este objetivo, se considere una medida de la más alta prioridad e importancia.

A la luz de la situación industrial general, la marina no puede esperar ninguna afluencia de mano de obra del exterior y, por lo tanto, debe hacer el mejor uso posible de los recursos que posee.

Con este fin, por lo tanto, se debe emplear personal del astillero en la construcción o reparación. *sólo de los buques que son indispensables para el enjuiciamiento de la guerra.*

En vista de la urgente necesidad de personal de mantenimiento para el brazo de submarinos, Uboat Command opina que toda la cuestión de la reparación de acorazados y cruceros y de la construcción y reparación de destructores debería reexaminarse a la luz del principio enunciado anteriormente. En otras palabras, ¿son este tipo de embarcaciones esenciales para el enjuiciamiento de la guerra?

Estamos en conflicto con las dos potencias marítimas más fuertes del mundo, que dominan el Atlántico, escenario decisivo de la guerra en el mar. Las embestidas realizadas por nuestros barcos de superficie en este teatro fueron operaciones de la mayor audacia. Pero ahora, principalmente como resultado de la ayuda brindada a Gran Bretaña por los Estados Unidos, el tiempo para tales hazañas ha terminado y los resultados que podrían lograrse no justifican los riesgos involucrados. Muy pronto, como resultado de las contramedidas enemigas, nuestras naves de superficie se verán obligadas a abandonar su ofensiva contra las líneas de comunicación enemigas en favor del papel puramente defensivo de evitar la batalla con fuerzas enemigas superiores.

Traducido por Otrebla 2001

El suministro mediante buques de suministro de superficie ha resultado impracticable.

Sólo el submarino, por tanto, es capaz de permanecer durante un tiempo indeterminado y combatir en zonas marítimas en las que el enemigo es predominante, ya que sólo él puede seguir llevando a cabo sus operaciones sin que al mismo tiempo se vea obligado a aceptar el riesgo de batalla contra fuerzas enemigas superiores. Un aumento en el número de acorazados y cruceros enemigos en estas aguas, lejos de constituir una adición a los peligros a los que están expuestos los submarinos, se considera, por el contrario, como una adición bienvenida a los objetivos para los que siempre están expuestos. buscando.

Por estas razones, el Comando de Submarinos opina enfáticamente que los acorazados y cruceros no son indispensables para el enjuiciamiento de la guerra en el Atlántico.

Si también se acepta que tampoco es posible emplear estos buques para otros fines, como la incautación y ocupación de grupos de islas, la inevitable y única conclusión lógica debe ser que ya no son de gran importancia para el enjuiciamiento de la guerra en su conjunto. Siendo así, el personal de mantenimiento, que se necesita con más urgencia para el brazo vital de los submarinos, ya no debería desperdiciarse en la reparación de acorazados y cruceros.

En este memorando había hecho demandas de gran alcance en nombre del brazo de submarinos. Como oficial al mando de submarinos, sentí que no podía haber hecho otra cosa. Sin embargo, mi memorándum no tuvo ningún efecto. Solo puedo suponer que otras opiniones deben haber tenido más peso para el Comandante en Jefe cuando llegó a tomar una decisión con respecto a la distribución del personal de mantenimiento y reparación disponible. Más tarde, en 1943, como comandante en jefe de la armada, yo mismo insté a Hitler a que conservara los grandes barcos y les asignara las instalaciones de mantenimiento necesarias. Pero para ese momento las cosas habían cambiado. Sabía que podía contar con recibir del Gobierno todos los medios que requiriera para la construcción y mantenimiento de los submarinos y que, en lo que respecta a las instalaciones de mantenimiento y reparación, ya no existía competencia entre barcos de superficie y submarinos. Pero en 1941, como oficial al mando de submarinos, no podría haber actuado de otra manera.

Churchill también concedió mayor importancia a las operaciones de nuestros submarinos que a las de nuestros grandes barcos. En sus memorias, después de describir los problemas con los que las operaciones de nuestros barcos capitales en el Atlántico habían enfrentado a Gran Bretaña, se vuelve hacia los submarinos y dice: “A estos problemas se agregó un peligro mucho más grave. Lo único que realmente me asustó durante la guerra fue la

Traducido por Otrebla 2001

Peligro de los submarinos ». [Churchill, vol. II, pág. 529.]

Quisiera comentar aquí brevemente sobre el trágico *Bismarck* episodio, en la medida en que afectó las operaciones de los submarinos y los esfuerzos realizados por los submarinos para acudir en ayuda de ese desafortunado acorazado. El 8 de abril de 1941, mientras se completaban los preparativos para esta audaz hazaña, conocí al almirante Luetjens, el almirante al mando de la flota, en París. Conocía bien a Luetjens y lo tenía en alta estima. Durante los mismos años estuvimos al mando de los cruceros *Karlsruhe* y *Emden* respectivamente. Al final de nuestras giras de servicio en el extranjero, nos habíamos quedado juntos en el puerto español de Vigo y desde allí habíamos regresado a Alemania en compañía. En los años inmediatamente anteriores a la guerra, mientras yo era oficial superior de submarinos, Luetjens había sido oficial al mando de lanchas torpederas. A menudo estábamos juntos, tanto socialmente como de servicio, teníamos los mismos puntos de vista sobre asuntos navales y estábamos de acuerdo en la mayoría de las cosas. En nuestra conferencia en París definimos el apoyo que se dará a la *Bismarck* explotar por submarinos en los siguientes términos:

1. Los submarinos continuarían como de costumbre en sus posiciones normales.

2. Si, mientras los buques de superficie se encontraban en el mar, surgiera la oportunidad de emprender una acción conjunta con los submarinos, se haría todo lo posible para explotarlo al máximo. Para este propósito, se nombraría un oficial de submarinos experimentado para el servicio en el *Bismarck.*

3. En las longitudes de onda utilizadas por los submarinos, el almirante al mando de la flota Se mantendría constantemente informado de las disposiciones de los barcos y las intenciones del Mando de U-Boat.

El 24 de mayo de 1941, cuando el *Bismarck* y el *Prinz Eugen* atravesó el estrecho de Dinamarca entre Groenlandia e Islandia, el crucero de batalla británico *capucha*fue destruido por el *Bismarck.* A pesar de los daños sufridos por la *Bismarck,*los dos barcos alemanes se adentraron en el Atlántico. A unos cientos de millas de ellos estaba estacionado un grupo de submarinos. En mi diario de guerra hice la siguiente entrada el 24 de mayo de 1941:

Al considerar si ahora se podría hacer algo con estos submarinos para *Bismarck,* Llegué a la conclusión de que primero debía esperar hasta que se conocieran las intenciones del almirante al mando de la flota. En un telefono conversación con el Comandante en Jefe, West,[14] durante el cual le dije que había ordenado el cese completo de las operaciones contra la navegación mercante y propuse poner toda mi fuerza de submarinos a su disposición, estuvo de acuerdo con mi

Traducido por Otrebla 2001

puntos de vista. Dijo que me haría saber lo que quería que se hiciera en cuanto tuviera noticias del almirante Luetjens.

El mismo día, Luetjens pidió que todos los submarinos disponibles se concentraran en un área determinada al sur del extremo sur de Groenlandia y dijo que esperaba poder liderar a los barcos británicos que aún lo perseguían entre ellos. En consecuencia, coloqué los siete submarinos en cuestión en la posición deseada. Sin embargo, antes de que los buques de superficie alemanes y sus perseguidores llegaran a la zona, giraron inesperadamente, primero al sur y luego al sureste y pusieron rumbo en la dirección general de los puertos de Bizkaia. La creciente prdida de fueloil por el *Bismarck,* el resultado de un golpe en la proa, fue, hasta donde sabemos, el motivo de este repentino cambio de planes.

Siguiendo instrucciones del almirante Saalwaetcher, se ordenó a todos los submarinos disponibles en el área de Vizcaya que formaran una línea de patrulla, en caso de que *Bismarck* debería decidir hacer para uno de los puertos atlánticos. De estos barcos dos, *U-556* y *U-98,* estaban en camino de regreso de sus áreas operativas a la base y estaban sin torpedos. Sin embargo, fueron útiles para fines de reconocimiento. Un tercer barco *U-74,* había sido gravemente dañada y puesta fuera de acción por cargas de profundidad y también se dirigía a la base. Sin embargo, su capitán, al darse cuenta de la gravedad de la situación, había informado de su propia iniciativa que podría llegar a una posición en las proximidades del grupo de submarinos de Bizkaia a la mañana siguiente. En consecuencia, se le ordenó unirse a la línea de patrulla para tareas de reconocimiento.

Quiso la suerte que estuviera en uno de los mismos barcos sin torpedos, *U-556,* bajo su brillante capitán, Wohlfahrt, que corrían las fuerzas británicas que lo perseguían. En su diario de guerra, Wohlfahrt hizo las siguientes anotaciones:

26 de mayo de 1941. Colóquese 640 millas al oeste de Land's End. Viento NW, fuerza 8, Mar 5. Tiempo despejado, ligeramente nublado. Visibilidad media a buena.

1531. Mientras estaba sumergido a causa de aeronaves varias explosiones, aparentemente disparos.

1948. Alarma. Un acorazado del *Rey Jorge* clase y un portaaviones, probablemente el *Arca real* entró directamente a través de la niebla desde la popa, viajando a gran velocidad. Se inclina a la derecha, inclinación de 170 °. ¡Si hubiera tenido pocos torpedos! Ni siquiera habría tenido que maniobrar, simplemente estaba en una posición perfecta para un ataque. ¡Sin destructores, sin zig-zag! Podría haberme quedado donde estaba y conseguirlos a los dos. Aeronave portadora de torpedos observada operando desde un portaaviones. Yo podría

Traducido por Otrebla 2001

he podido ayudar al *Bismarck.*

2039. Surfaced. Señal hecha: 'Enemigo a la vista, un acorazado, un portaaviones, rumbo 115 °, alta velocidad. Cuadrado BE5332 (48 ° 20 ′ norte, 16 ° 20 ′ oeste). ' Hice más señales informando pérdida de contacto y rumbo por hidrófono hasta 2206. Con lo que quedaba de mi combustible, hice todo lo posible por seguir al enemigo. Sumergido para usar hidrófonos y reportar resultados; envió señales de baliza.

Unos minutos más tarde, a las 2142, se hizo una señal inmediata a todos los submarinos con torpedos, indicándoles que acudieran en ayuda de la *Bismarck.* Pero los barcos que luchaban contra el mar embravecido de la tormenta refrescante no pudieron llegar a tiempo a la posición indicada por Wohlfahrt. Solo Wohlfahrt, sin torpedos, estaba en el área de las operaciones enemigas contra el*Bismarck* en la noche del 26 al 27 de mayo. En su diario de guerra continúa la historia:

2330. Alarma. Un destructor apareció de repente entre la niebla. Acababa de alcanzar los pies cuando ella se lanzó sobre nuestras cabezas. En el barco podíamos escuchar el ruido de sus hélices. Pero la suerte nos acompañó. Sin cargas de profundidad.

27 de mayo. Viento NO. Fuerza 8. Mar 5. Chubascos de lluvia intermitentes. Medio de visibilidad. Noche muy oscura.

oooo. Surgido. ¿Qué puedo hacer ahora para ayudar?*Bismarck*? Conchas de estrellas observadas y*Bismarck* devolviendo el fuego enemigo. Es una sensación horrible estar tan cerca y, sin embargo, no poder hacer nada. Lo único que puedo hacer ahora es vigilar y dirigir esos submarinos que todavía tienen torpedos al lugar de la acción. Mantengo contacto en un rango de visibilidad extremo y señalo para guiar a los otros barcos al área.

0352. Me volví hacia el sur para mantenerme al margen de la pelea en curso. Mi suministro de combustible está casi agotado y pronto tendré que interrumpirme, si quiero llegar a la base.

0400. El mar ahora está más alto que nunca. *Bismarck* todavía dando pelea. Enviado en el informe meteorológico para la Fuerza Aérea y a las 0630 hizo la última señal dando posición. De vista normal*U-74* y le entregó la tarea de mantener el contacto. La única forma en que puedo permanecer en posición es avanzando a baja velocidad con mis baterías. En la superficie debería tener que usar el último aceite combustible y regresar a la base.

A la serie de desgracias que acompañaron al *Bismarck's* Hay que añadir al progreso que durante su última lucha contra casi la mitad de la flota británica

Traducido por Otrebla 2001

solo había dos submarinos, *U-556* y *U-74,* en la vecindad; y el primero no tenía torpedos, mientras que el segundo estaba fuera de combate.

El hundimiento del *Bismarck* Sin embargo, había demostrado que el enemigo había mejorado su sistema de patrullaje del Atlántico hasta tal punto que nuestros propios barcos de superficie obviamente ya no podían operar en estas áreas marítimas. De los barcos de superficie alemanes de ahora en adelante, solo los cruceros auxiliares permanecieron activamente comprometidos contra el enemigo, bajo la dirección del Alto Mando Naval. Estos auxiliares eran antiguos mercaderes, cuidadosamente camuflados para conservar su apariencia inocente. Actuando con gran audacia y sin ningún apoyo, lograron éxitos notables. El gasto de esfuerzo requerido para mantenerlos en el mar fue, en comparación con el requerido para mantener nuestros buques de guerra pesados de superficie comprometidos de manera similar, comparativamente pequeño. Eran un complemento ideal para el submarino. Pero a finales de 1941 también se acabó la posibilidad de utilizarlos en el Atlántico.

Sentí que era necesario en las páginas anteriores de este capítulo mencionar las deficiencias y obstáculos que, en 1941, se interpusieron en el camino de una conducción realmente eficaz y tácticamente sólida de las operaciones de los submarinos. Estas desventajas e intereses en conflicto naturalmente suponían una gran carga para el mando de submarinos. Pero una y otra vez el coraje inquebrantable mostrado por las tripulaciones de los barcos me dio fuerzas renovadas. Por mi parte, hice todo lo posible para ayudarlos a mantener su vigor y su confianza en sí mismos y me lo compensaron sin apartarse ni una sola vez del estándar ejemplar que ellos mismos habían visto. De esta manera, las crisis que enfrentamos nos soldaron en una entidad sólida y armoniosa.

Habiendo seguido el progreso de la guerra de submarinos desde el punto de vista de quienes la dirigieron, ahora parecería apropiado echar un breve vistazo a algunos de los eventos que ocurrieron en los teatros de operaciones reales desde noviembre de 1940 hasta diciembre de 1941. En el transcurso de la breve descripción que sigue, será imposible mencionar cada acción, cada acto valiente y cada éxito obtenido por estas finas y duras tripulaciones de barcos. Aunque puedo describir algunos incidentes y mencionar algunos nombres, hay muchos más igualmente dignos de estar a su lado.

Después de los grandes éxitos de los convoyes en octubre de 1940, descritos en el Capítulo 8, el Atlántico en noviembre estuvo al principio vacío de submarinos. Los barcos habían gastado muy rápidamente sus torpedos durante los ataques nocturnos a los convoyes y, por lo tanto, tuvieron que regresar a la base antes de lo planeado. Uno de los primeros barcos que volvió a hacerse a la mar en noviembre fue *U-99* (Teniente-Comandante Kretschmer). Kretschmer fue un destacado capitán de submarinos y un hombre de rara imperturbabilidad. Él era

Traducido por Otrebla 2001

rápido para evaluar una situación y darse cuenta de la mejor manera de explotarla; y habiendo hecho su plan, lanzó su ataque con serena determinación y gran habilidad. El 3 de noviembre de 1940, en el Atlántico al oeste de Irlanda, entró en contacto con dos cruceros auxiliares británicos que regresaban de la patrulla a la base. El resultado del encuentro entre el pequeño submarino y los dos buques de guerra auxiliares, que eran muy superiores en tamaño y fuerza, fue que en el transcurso de una sola noche, Kretschmer los hundió a ambos. Los buques en cuestión eran los*Laurentic* (18.724 toneladas) y el *Patroclo* (11,314 toneladas). Dejemos que Kretschmer describa con sus propias palabras los eventos de esa noche que resultaron en el hundimiento de estos dos barcos y un mercante británico, el*Casanare*:

2202. Segunda nave nuevamente a la vista, rumbo 240 °, y un tercero, rumbo 300 °. El segundo de ellos dio media vuelta y partió a gran velocidad. Atacó al tercero, que mantuvo su curso. Cuando me acerqué pude ver que ella era un transatlántico con dos embudos y un trinquete. Su secuela había sido eliminada. Probablemente un crucero auxiliar. Varias escotillas delanteras no estaban oscurecidas. Entonces, evidentemente, un buque de guerra. Ella no estaba echando vapor a toda velocidad.

2250. Disparó un torpedo, alcance 1,500 yardas. Golpea debajo del embudo posterior. El barco comunicó por radio en clair: "Sala de máquinas torpedeada, todos los incendios apagados". Entonces estaba fuera de control, pero no parecía haberse hundido más en el agua en una medida apreciable. Se encendieron las luces de la cubierta y se encendieron varias luces rojas Verey desde el puente. Ahora se botan los botes salvavidas. Ella es probablemente el trazador de líneas *Laurentic* (18.724 toneladas), que ha sido comisionado como crucero auxiliar. El segundo barco está regresando ahora y está bastante cerca.

2328. Por alguna razón desconocida, el torpedo disparó contra el ahora estacionario *Laurentic* objetivo fallido.

2337. Intentó acabar con ella. Golpéala con un torpedo debajo del embudo de proa. No se observó ningún efecto particular.

2340. *Laurentic* ha comenzado a disparar proyectiles de estrellas bien dirigidos, seguidos de disparos y luego más proyectiles de estrellas. Partí a toda velocidad hacia el segundo barco, que se había detenido y llevaba a bordo a los ocupantes de un bote salvavidas. 4.11.40.

0002. Torpedo disparado contra la segunda nave parada. Alcance 1200 yardas. Golpea adelante del puente. Ship comunicó su nombre y cargo por radio en clair y comenzó a lanzar botes salvavidas. Ella es la transatlántica británica*Patroclo* (11,314 toneladas), ahora probablemente sirviendo como crucero auxiliar.

0022. Segundo torpedo en *Patroclo.* Alcance 1200. Golpea a popa. Sin efecto particular

Traducido por Otrebla 2001

observado. El barco lleva una carga de barriles.[15] Varios barriles vacíos flotando.

0044. Tercer torpedo en el *Patroclo.* Alcance 950. Golpea debajo del puente. Más barriles arrojados al mar. El barco, que se había asentado un poco más profundo en el agua con una quilla nivelada, ahora ha tomado una escora a estribor. Decidí acabar con ella a tiros.

0058. Cuatro proyectiles disparados por 3·Pistola de 4 pulgadas a 100 yardas de alcance. Dos aciertos. Uno de ellos debe haber golpeado munición lista para usar en la cubierta de paseo y la hizo explotar. Luego tuve que dar la vuelta y retirarme cuando el*Patroclo* Comencé a devolver mi fuego con un proyectil fusionado en el tiempo bien dirigido.

0118. Cuarto torpedo en *Patroclo.* Golpee debajo del trinquete. El único efecto observado fue más barriles. La tripulación ha tardado un poco en recargar los tubos de los torpedos, y utilicé la siguiente pausa para pasar corriendo*Laurentic,* que no solo estaba todavía a flote, sino que todavía estaba alto en el agua, y en el *Casanare.*

0215. En el lugar donde *Casanare* Se había hundido, mientras interrogaba a uno de sus cinco botes salvavidas, avistó un avión Sunderland que volaba en círculos a nuestro alrededor con las luces encendidas a una distancia de unas quinientas yardas.

0239. Buceado.

0400. Se completó la recarga de los tubos de torpedos. Surgió en 0404. Mientras se dirigía a los cruceros auxiliares, avistó una patrullera. Debe acabar con los dos barcos dañados antes de que intervenga.

0453. Otro intento de rematar *Laurentic.* Alcance 1,400 yardas. Golpea a popa. El barco se hundió por la popa en unos minutos, tiempo durante el cual sus cargas de profundidad explotaron.

0516. Quinto torpedo en *Patroclo.* Golpea en medio del barco en la sala de máquinas. El barco se partió en dos en el trinquete. La parte de popa se volcó y se hundió rápidamente. La mitad delantera se hundió más lentamente. Me retiré a gran velocidad, ya que la patrullera había llegado a las inmediaciones y estaba usando su reflector. A las 0605 comenzó a disparar proyectiles estelares y lo mantuvo hasta las 0900.

1118. Aeronave avistada, rumbo 110 °. Buceado. Los aviones arrojaron bombas muy lejos. 1403 emergió.

La narrativa de Kretschmer mostró que los cruceros auxiliares británicos no habían mostrado la disciplina y la eficiencia que se esperaba de un buque de guerra en acción, y

Traducido por Otrebla 2001

ciertamente no esperaba ser atacado por la noche por un submarino en la superficie. Pero el episodio también demostró que la efectividad de nuestros torpedos dejaba mucho que desear. Al cargarlos con barriles vacíos, los británicos sin duda habían hecho que sus cruceros auxiliares fueran muy difíciles de hundir; pero aun así el número de torpedos que *U-99* Tuvo que disparar fue desproporcionadamente grande. Casos similares no fueron infrecuentes, con el resultado de que los submarinos a menudo se vieron incapaces de atacar objetivos posteriores debido a la falta de torpedos.

Este último éxito hizo que el tonelaje total de Kretschmer se hundiera mucho más 200.000. Tan pronto como recibí su informe inalámbrico sobre la acción, llamé por teléfono y le recomendé que le concedieran las Oakleaves a su Knight's Cross. Mi recomendación fue aprobada y Kretschmer fue informado del premio el mismo día por radio. Estaba encantado y sabía que todos los hombres de su tripulación en el Atlántico se sentirían orgullosos y que este rápido reconocimiento de sus hazañas los impulsaría a seguir esforzándose.

El 1 de diciembre de 1940, *U-101* (El teniente comandante Mengersen) avistó un convoy con rumbo al este a unas 300 millas marinas al oeste de Irlanda. Las operaciones subsiguientes en su contra se describen en la siguiente entrada en el Diario de guerra del comando de submarinos:

La distribución general de los submarinos es extremadamente favorable para un ataque a este convoy. *U-101,* el barco más occidental, puede mantener el contacto, y todos los demás están a una distancia de ataque. Un grupo probablemente pueda llegar al convoy esta noche, y el resto seguramente llegará al área mañana por la noche. Lo más importante es mantener el contacto. *U-101* Por lo tanto, se ha ordenado que no ataque hasta que lleguen los otros barcos.

U-101 Mantuvo contacto hasta la mañana siguiente, cuando hizo la señal: 'Diesel averiado. Estoy fuera de la caza '. Como, sin embargo, otros barcos deben haber estado muy cerca en ese momento, *U-101* Se le ordenó aguantar hasta que uno de los otros pudiera hacerse cargo de la tarea de mantener el contacto.

En un clima tormentoso e invernal, el ataque concertado de los submarinos se realizó en las noches del 1 al 2 de diciembre. Según cifras británicas, diez barcos se hundieron y otro resultó dañado. En la noche del 2 de diciembre *U-94* informó: 'Convoy volado'. De este éxito, la perseverancia con la que Mengersen se apegó a su tarea de mantener el contacto hasta que llegaron los otros barcos fue la principal responsable.

Durante enero y febrero de 1941, en una serie de batallas de convoyes, el enemigo perdió sesenta barcos hundidos (incluidos algunos que navegaban de forma independiente), con un total de

Traducido por Otrebla 2001

tonelaje de 323.565 toneladas.

A principios de marzo trasladamos nuestra principal concentración de submarinos a la zona marítima al sur de Islandia porque creíamos que los británicos estaban utilizando ahora rutas más al norte para sus convoyes. En cinco días, nuestros barcos avistaron un convoy con rumbo al este del que hundieron cinco barcos y dañaron dos más. Después de esta operación se produjo una pausa que provocó una considerable ansiedad en el mando de submarinos. Durante un tiempo no hubo señales de ninguna actividad de envío; y cuando posteriormente descubrimos que se habían perdido cinco submarinos en esta área, me preocupé profundamente por la situación. Los barcos perdidos fueron *U-551* (Teniente Comandante Schrott), *U-70* (El teniente comandante Matz), dos de nuestros capitanes más jóvenes; y los botes de tres de nuestros comandantes más experimentados y exitosos—*U-47* (Prien), U-99 (Kretschmer) y *U-100* (Schepke). *U-551* y *U-47* se perdieron con todas las manos, parte de la tripulación de *U-100* y toda la tripulación de *U-99* fueron rescatados. La muerte de Prien y Schepke y la pérdida de *U-99* Fueron golpes particularmente duros para mí y para mi personal. Schepke había sido un verdadero propulsor y había hecho un trabajo excepcionalmente bueno desde el principio; en total había hundido 39 barcos con un total de 159.130 toneladas. Las hazañas de Kretschmer se mantuvieron solas: había hundido no menos de 44 barcos y 1 destructor con un tonelaje total de 266,629 toneladas. La mayor hazaña de Prien había sido la destrucción del acorazado *Roble Real* en Scapa Flow; también había hundido 28 buques mercantes por un total de 160,935 toneladas. Prien era todo lo que un hombre debería ser, una gran personalidad, lleno de entusiasmo, energía y alegría de vivir, totalmente dedicado a su servicio y un ejemplo para todos los que servían a sus órdenes. Típico del hombre y su perspectiva es un comentario que hizo antes de la guerra, cuando dijo: "¡Me divierto más con un ejercicio de convoy realmente bueno que con cualquier permiso!" En la guerra, a pesar de su repentino salto a la fama y popularidad después de la hazaña de Scapa Flow, siguió siendo un luchador simple, franco y valiente, decidido solo a hacer su trabajo y aumentar sus hazañas. Lo tenía en gran afecto y estima.

La ausencia de actividad marítima en el área al sur de Islandia y nuestra incertidumbre con respecto a las razones de la pérdida simultánea de tres de nuestros comandantes más experimentados hicieron que retirara mis fuerzas del área a fines de marzo y las concentrara más al sur. -Oeste. El movimiento resultó ser bueno. El 2 de abril, en su nueva área, los submarinos avistaron y atacaron un convoy de regreso a casa, SC26, desde América del Norte, hundiendo diez barcos. También se hizo evidente gradualmente que el repentino aumento de pérdidas en marzo no se había debido a ninguna causa en particular ni al resultado de la introducción de ningún nuevo dispositivo antisubmarino. La pérdida de los tres comandantes más experimentados al mismo tiempo también había sido puramente

Traducido por Otrebla 2001

fortuito.

En marzo y abril, los submarinos hundieron un total de ochenta y cuatro barcos (492.395 toneladas).

Con el mes de mayo llegó la temporada de noches cortas en el Atlántico Norte, período durante el cual se facilitó enormemente la protección de los convoyes. Los aviones podían protegerse hasta altas horas de la noche, y muy temprano en la mañana regresaban rápidamente para perseguir a los submarinos y obligarlos a sumergirse. Las horas de oscuridad, durante las cuales se podían realizar ataques conjuntos, se acortaron de hecho. A pesar de estos inconvenientes, los submarinos consiguieron entablar combate con dos convoyes. Del primero de ellos, se hundieron cinco barcos. El segundo, Convoy HX126, fue atacado en medio del Atlántico. Después de perder cinco barcos en una noche, el oficial al mando del convoy, temeroso de las consecuencias de nuevos ataques concertados contra los barcos masivos a su cargo, ordenó que se dispersaran e intentaran llegar a Gran Bretaña de forma independiente. Como resultado, otros cuatro barcos fueron hundidos. Después de esta experiencia, el Almirantazgo no permitió que ningún otro convoy navegara sin escolta en ningún lugar del Atlántico Norte.

Fue una suerte que justo en el momento en que los prolongados días de primavera estaban reduciendo las perspectivas de éxito de los submarinos en el Atlántico norte, los concentrados en el Atlántico sur frente a Freetown comenzaron a cosechar una rica cosecha. En la primavera de 1941, Freetown fue el punto de reunión de los envíos procedentes de América del Sur y del Medio Oriente y el Lejano Oriente alrededor del Cabo. Aquí, los barcos más lentos se formaron en convoyes, mientras que los barcos más rápidos navegaban de forma independiente, balanceándose hacia el Atlántico para su viaje hacia el norte. Para permitir que los submarinos operaran de la manera más económica posible en este teatro distante (la distancia desde los puertos de Bizkaia a Freetown es de unas 2.800 millas), el Alto Mando Naval había organizado varias citas en el Atlántico Central. donde los submarinos podrían encontrarse con barcos de suministro de superficie y reponer sus reservas de combustible y torpedos. Las embarcaciones fueron habilitadas por este medio para realizar dos patrullajes sucesivos en su área operativa sin tener que regresar a la base.

Siete submarinos que operaban en este sistema de patrullas dobles hundieron setenta y cuatro barcos. Los barcos fueron *U-106* (Teniente-Comandante Oesten), *U-105* (Teniente-Comandante Schewe), *U-124* (Teniente comandante Wilhelm Schulz), *U — 103* (Comandante Schuetze), *U-38* (Teniente Comandante Liebe), *U-69* (Teniente-Comandante Metzler), y el más exitoso de este grupo fue *U-107,* al mando del teniente comandante Hessler. Hundió catorce barcos con un tonelaje total de 87.000 toneladas, una actuación notable incluso para un hombre que

Traducido por Otrebla 2001

era un excelente estratega y un maestro en el arte del uso del torpedo. Ya lo había hecho bien en su gira operativa anterior, y con este reciente éxito agregado, había superado con creces la marca de éxito, en la que normalmente se otorgaba la Cruz de Caballero. Pero me resultó un poco difícil recomendarlo, porque era mi yerno. Finalmente, el Comandante en Jefe puso fin a mis vacilaciones diciéndome que si no recomendaba a Hessler de inmediato, lo haría. Mi recomendación posterior fue aprobada de inmediato. Además, durante estas operaciones del sur *U-69* había puesto minas alrededor de los importantes y concurridos puertos de Lagos y Takoradi en el Golfo de Guinea. Varios barcos se perdieron en estas minas y el Almirantazgo británico se vio obligado a cerrar temporalmente ambos puertos.

En mayo y junio de 1941, se hundieron 119 barcos con un tonelaje total de 635,635 toneladas en el Atlántico norte y el área de Freetown.

Julio y agosto, sin embargo, fueron dos meses que trajeron un escaso éxito. En toda la vasta zona marítima, desde Groenlandia hasta las Azores, solo había entre ocho y doce submarinos, como puntos diminutos, en busca de barcos. Si los distribuía a grandes intervalos por todo el Atlántico, tendría que renunciar a la idea de utilizar tácticas de manada de lobos si uno de ellos avistaba un convoy. Si, por el contrario, los concentrara en un grupo, sólo podría ser por un gran golpe de suerte que cualquier convoy, con las vastas extensiones abiertas a él, se topara solo con la zona en la que se concentraban los barcos. Llevar a cabo una guerra submarina con muy pocos barcos y sin reconocimiento no fue un asunto fácil.

Como resultado de las grandes pérdidas sufridas, los británicos habían reducido al mínimo la actividad naviera en el área de Freetown. Por lo tanto, decidí trasladar mis barcos una vez más al Atlántico norte y este. Esta decisión estuvo influida en cierta medida por mi intención de organizar una vez más un sistema de operación U-boat-Air con el Grupo 40, que mientras tanto se había reforzado considerablemente. En los días que siguieron, trabajando en conjunto con la Fuerza Aérea, encontramos y atacamos toda una serie de convoyes de Gibraltar en el área al sur de Irlanda. Aunque el número total de barcos hundidos fue muy considerable, el tonelaje bruto involucrado no fue muy grande, porque la mayoría de los barcos empleados en la ruta Gibraltar-Gran Bretaña eran barcos pequeños de 1.000 a 3.000 toneladas. Aparte de estas operaciones combinadas al sur de Irlanda, también probamos, pero sin reconocimiento aéreo, para hacer frente a la navegación que pasa al norte de Irlanda. En esto fallamos. Los barcos que participaron en estas operaciones fueron atacados por fuertes patrullas aéreas, pero no encontraron ningún barco al que ellos mismos pudieran atacar. Por tanto, los hundimientos totales de julio y agosto fueron

Traducido por Otrebla 2001

modesto y ascendió a cuarenta y cinco barcos (174.519 toneladas).

Por tanto, decidí que en septiembre volvería a peinar el Atlántico más hacia el oeste. Con este fin, los submarinos se organizaron, según los números disponibles, en dos o cuatro grupos, que se sucedieron más rápidamente de lo habitual en los recorridos de reconocimiento hacia el interior del Atlántico. Estas operaciones se llevaron a cabo hasta la costa este de Groenlandia, porque tenía la idea de que los convoyes que venían de América del Norte se estaban desviando hacia una ruta más al norte tan pronto como habían pasado Cape Race, el extremo más meridional de Terranova. Tres factores se combinaron para llevarme a esta conclusión. Fueron, primero, la ayuda que, sin declaración de guerra, los estadounidenses ya estaban dando a los británicos en 1941 (y de la que trataré en el próximo capítulo), segundo, el hecho de que estas rutas más al norte podrían recibir cobertura aérea con aviones basados en Islandia y, finalmente, que no habíamos visto ningún convoy en las rutas más al sur durante julio y agosto. La exactitud de mis deducciones se confirmó rápidamente. El 11 de septiembre, los submarinos descubrieron un convoy de regreso a casa cerca de la costa este de Groenlandia. Este fue SC42. El ataque fue muy exitoso y se hundieron dieciséis barcos. El convoy solo se salvó de pérdidas más graves por la niebla del mar que descendió durante la segunda noche del enfrentamiento, el 12 de septiembre. Este fue SC42. El ataque fue muy exitoso y se hundieron dieciséis barcos. El convoy solo se salvó de pérdidas más graves por la niebla del mar que descendió durante la segunda noche del enfrentamiento, el 12 de septiembre. Este fue SC42. El ataque fue muy exitoso y se hundieron dieciséis barcos. El convoy solo se salvó de pérdidas más graves por la niebla del mar que descendió durante la segunda noche del enfrentamiento, el 12 de septiembre.

En el Atlántico occidental se avistó otro convoy con rumbo al este, y cuatro de sus barcos fueron hundidos. En el mismo mes, se avistó en el Atlántico Norte otro convoy de regreso a casa con destino a Freetown. Constaba de once barcos y estaba escoltado por cuatro buques de guerra. Siete de sus mercantes fueron hundidos.

El cuarto convoy que fue atacado por un grupo de submarinos en este mismo mes fue un convoy de regreso a casa procedente de Gibraltar. Su presencia había sido descubierta por el avión de reconocimiento del Escuadrón 40. Aunque tenía la fuerte escolta de diez destructores y corbetas, nueve de sus barcos fueron hundidos.

En septiembre, como resultado de las operaciones de los submarinos, Gran Bretaña perdió cincuenta y tres barcos con un tonelaje total de 202.820 toneladas.

Durante los últimos tres meses de 1941, el número de submarinos que operan en el Atlántico alcanzó su nivel más bajo. Siguió una pausa en la Batalla del Atlántico y, en palabras de la historia británica de la guerra en el mar, "la actividad de los submarinos en el Atlántico Norte estaba en un punto bajo". El motivo principal de esto fue el traslado de barcos al Mediterráneo que ya he mencionado; pero también hubo otras causas. El 15 de octubre, nueve barcos del convoy de regreso a casa fueron hundidos en el Atlántico Norte. Durante las próximas semanas, sin embargo, con los pocos

Traducido por Otrebla 2001

barcos disponibles, no tuvimos suerte. El 1 de noviembre se avistó un convoy cerca de Terranova por un barco que había sido empujado hacia el oeste como vigía. Una manada de lobos submarinos estaba al acecho al este del convoy y admirablemente colocada para atacarlo. Sin embargo, persistió una espesa niebla durante los días siguientes y la operación fue un completo fracaso.

Este fue nuestro último contacto en noviembre con el enemigo en el Atlántico Norte. Los barridos que pudimos hacer en las semanas siguientes con los pocos barcos a nuestra disposición no tuvieron éxito; y el traslado de barcos a la zona de Gibraltar a finales de mes puso fin a esta fase de nuestras operaciones.

También en el Atlántico Sur, nuestros esfuerzos durante noviembre y diciembre se vieron afectados por la desgracia. En marzo de 1940, el crucero auxiliar alemán*Atlantis* había zarpado de Alemania al mando del capitán Rogge y en el transcurso de un exitoso crucero por el Atlántico y los océanos Índico y Pacífico había hundido veintidós barcos con un tonelaje total de 145.697 toneladas. En noviembre de 1941 había dado la vuelta al Cabo de Hornos y el veintidós del mes llegó al punto de encuentro en el Atlántico al sur del ecuador donde se encontraría.*U-126*y reponga este último con combustible. El capitán del submarino, el teniente comandante Bauer, se acercó al crucero auxiliar en un bote pequeño para arreglar los detalles del reabastecimiento de combustible con el capitán Rogge; pero su conversación fue rápidamente interrumpida por la repentina aparición de un crucero británico,*Devonshire,* que había recibido órdenes de patrullar esta zona en busca de buques de suministro de submarinos tras las grandes pérdidas sufridas por los británicos frente a Freetown. El avión del crucero descubrió muy pronto la*Atlántida* y en la peligrosa situación que ahora se estaba desarrollando rápidamente para ese barco, el comandante del submarino no pudo regresar a su barco. Su primer teniente se zambulló, pero el crucero británico se mantuvo tan lejos que no tuvo ninguna posibilidad de atacarla. los*Atlantis* fue hundido, y el *Devonshire* zarpó. *U-126* luego salió a la superficie y tomó los botes salvavidas que contenían el *Atlantis*supervivientes a cuestas.

Cuando recibimos la noticia de este incidente, inmediatamente ordené dos Uboats más *U-124* (Teniente-Comandante Mohr) y *U-129* (Teniente-Comandante Clausen), que se encontraban en el Atlántico central, para proceder al lugar y prestar asistencia para remolcar el *Atlántida* botes salvavidas. En el camino, a unas 240 millas al noreste de St Paul's Rock, en la esquina noreste de Brasil,*U-124* hundió el crucero británico *Dunedin* que como el *Devonshire* estaba buscando barcos de suministros para submarinos.

Al mismo tiempo, el Alto Mando Naval ordenó que el barco de suministros *Pitón* para

Traducido por Otrebla 2001

recoge la *Atlantis* supervivientes. Esto lo hizo el 24 y 25 de noviembre.

Para el suministro posterior de submarinos por parte del *Pitón* Luego fijamos, en conjunto con el Alto Mando Naval, un punto de encuentro que estaba a casi 1.700 millas marinas al sur del lugar donde el *Atlantis* se había hundido. Pero este punto de encuentro también fue localizado por el enemigo. El 1 de diciembre el*Pitón,* con el *Atlantis* supervivientes a bordo, fue hundido por el crucero *Dorsetshire* también buscando barcos de suministro alemanes.

Había cuatro submarinos en las proximidades del lugar donde el *Pitón* habían sido hundidos, y estos cuatro recogieron y dividieron entre ellos a los 414 supervivientes de los dos barcos de suministro hundidos y el *Atlantis.* El espacio en un submarino está tan restringido que ni siquiera hay espacio para que cada miembro de la tripulación tenga una litera propia, los hombres que salen de guardia toman las literas de los que van. Bien puede imaginarse la espantosa congestión que se produjo cuando cada uno de estos barcos subió a bordo de un centenar de hombres más. Los barcos, por supuesto, fueron incapaces de entrar en acción en estas circunstancias y, por lo tanto, tuvieron que ser retirados de operaciones por el momento. Con la temperatura alrededor de la marca de 100 °, navegaron a través de los trópicos y pusieron rumbo a casa. Los dirigimos a un punto al norte de las islas de Cabo Verde, donde los aguardaban cuatro submarinos italianos, que el comandante italiano puso a mi disposición en Burdeos. Los italianos se apoderaron de la mitad de los supervivientes,

Estos eventos mostraron claramente que ya no podíamos esperar poder mantener nuestros submarinos en el Atlántico por medio de buques de suministro de superficie y petroleros. Sus tareas iban a ser asumidas en breve por los petroleros submarinos, cuya construcción se había construido al comienzo de la guerra.

En diciembre de 1941, como ya he mencionado, los submarinos en el Atlántico al norte del Ecuador se encontraban al norte y al sur, a través del Estrecho de Gibraltar. Sin embargo, el envío con rumbo al este que esperábamos encontrar en estas aguas no se materializó. Por otro lado, un convoy de HG zarpó de Gibraltar con rumbo norte el 14 de diciembre. El grupo, que estaba en posición al oeste del Estrecho, y tres barcos más, que se encontraban en estado de preparación instantánea en las bases de Bizkaia, fueron todo dirigido contra este convoy. Como los británicos sabían que habíamos estacionado submarinos en las proximidades de Gibraltar, esperábamos que el convoy estuviera particularmente escoltado. Entre los buques de escolta había un portaaviones auxiliar, el *Audacia.* Día y noche, hasta el 22 de diciembre, los submarinos se mantuvieron obstinados en su tarea y lanzaron repetidos ataques. Pero

Traducido por Otrebla 2001

los resultados fueron muy desalentadores. los*Audacia,* es cierto, fue hundido por *U-751* (Teniente-Comandante Bigalk), al igual que el destructor *Stanley;* pero del propio convoy sólo se hundieron dos mercantes. Nosotros, por otro lado, perdimos cinco submarinos.*U — 574* (Teniente-Comandante Gentelbach), *U-131* (Teniente-Comandante Baumann), *U-127* (Teniente Comandante Hansmann), *U-434*(Teniente Comandante Heyda), y *U-567* (Teniente-comandante Endrass). Una vez más, entre nuestras bajas se encontraba uno de los mejores y más experimentados de nuestros comandantes de submarinos, el teniente comandante Endrass, y su valiente tripulación.

Después de este fracaso y en vista de los resultados insatisfactorios de los dos meses anteriores, mi personal se inclinó a expresar la opinión de que ya no estábamos en condiciones de combatir con éxito el sistema de convoyes debido a las experiencias recientes. Sin embargo, era una opinión que no estaba dispuesto a respaldar a pesar de nuestra dura derrota, aunque esto se había debido a circunstancias excepcionales. Durante este último enfrentamiento, el clima había sido bastante inadecuado para las operaciones de los submarinos; o no había viento en absoluto o simplemente una brisa ligera, y el mar con frecuencia había estado en una calma absoluta; en estas condiciones, había sido mucho más fácil para los barcos de escolta británicos localizar los submarinos tanto sumergidos como en la superficie. Por supuesto, esperábamos que el convoy fuera fuertemente escoltado, pero es sólo ahora que sabemos con qué concentración excepcional de fuerzas antisubmarinas se había logrado esta victoria. Después de los exitosos ataques a los convoyes anteriores de Gibraltar, el Almirantazgo había pospuesto la salida de este Convoy HG76 de diciembre hasta que se hubieran concentrado fuerzas de escolta particularmente fuertes en Gibraltar. Consistían en el portaaviones auxiliar *Audacia,* tres destructores, siete corbetas y dos balandras. Aeronaves de*Audacia* mantuvieron un paraguas aéreo continuo y fueron reforzados por aviones con base en tierra desde el propio Gibraltar. Estos últimos pudieron proteger al convoy desde el momento en que zarpó hasta el 17 de diciembre, momento en el que había llegado a un punto en el que los aviones con base en el sur de Inglaterra pudieron tomar el control. La cobertura de aire, entonces, era fuerte y continua. La escolta estaba comandada por el comandante Walker, "quizás el comandante de grupo de escolta más famoso y exitoso de toda la guerra". [Roskill, vol. Yo, p. 478.]

El clima y la fuerza excepcional de la escolta se habían combinado para crear una situación más desfavorable de lo habitual para un ataque submarino. Este caso aislado no fue motivo para hacer ningún cambio fundamental en mi opinión con respecto a los ataques a los convoyes y los acontecimientos posteriores demostraron que tenía razón. De hecho, fue en 1942 y los primeros meses de 1943 cuando estábamos destinados a librar la mayor de nuestras batallas de convoyes. Los éxitos alcanzados fueron enormes. Como resultado, en marzo de 1943, cuando la crisis de la Batalla del Atlántico había, desde

Traducido por Otrebla 2001

Cuando el punto de vista británico alcanzó su punto máximo, el Almirantazgo se sintió obligado a considerar si no sería necesario abandonar por completo el sistema de convoyes, en vista de las intolerables pérdidas sufridas en los ataques nocturnos de las manadas de lobos.

Pero el año 1941 llegó a su fin en una atmósfera de preocupación y ansiedad para el mando de submarinos. Entonces comenzó 1942, un año que nos traería un gran éxito en la guerra de los submarinos.

Traducido por Otrebla 2001

11. LA GUERRA DE AMÉRICA CONTRA NOSOTROS ANTES DEL 11 DE DICIEMBRE DE 1941

Ley de Neutralidad de 1937 — Churchill persuade a Roosevelt para que abandone la neutralidad — Conferencia naval en Londres — Estados Unidos asume la protección del transporte marítimo del Atlántico— Extensión de las zonas de seguridad de EE. UU.
- Hitler ordena que se eviten los incidentes: primer incidente, las Greerrestricciones de las actividades de los submarinos, Japón entra en guerra, Alemania declara la guerra a Estados Unidos.

NUESTRA DECLARACIÓN de guerra contra los Estados Unidos el 11 de diciembre de 1941 creó una situación completamente nueva en las aguas americanas del Atlántico.

No es que hubiéramos estado en paz con Estados Unidos en el Atlántico antes de esa fecha. De lo contrario; aunque no nos habían declarado la guerra y, por lo tanto, desde el punto de vista del derecho internacional, todavía estaban en un estado de neutralidad, Estados Unidos había comenzado, muy poco después del comienzo de la guerra, a dar a Gran Bretaña una oportunidad para siempre. creciente medida de apoyo y asistencia. Las fuerzas navales estadounidenses habían participado activamente en ayudar a los británicos. Todos los vastos recursos de la producción e industria de armamento estadounidenses se habían puesto a disposición de los oponentes de las potencias del Eje. Desde entonces, los propios estadounidenses han dado el nombre de "La guerra no declarada" al período, antes del 11 de diciembre de 1941, en el que intervinieron en la Batalla del Atlántico y proporcionaron armas a Gran Bretaña.

La actitud estadounidense, que era completamente contraria a todos los principios del derecho internacional, fue de gran beneficio militar, material y moral para Gran Bretaña y tuvo un efecto muy considerable en la guerra de los submarinos. ¿Cómo se había desarrollado esta ayuda estadounidense para Gran Bretaña?

En los primeros años de la Primera Guerra Mundial, mientras Estados Unidos todavía era neutral, Gran Bretaña había recibido grandes cantidades de armas y créditos financieros de los Estados Unidos.

Traducido por Otrebla 2001

Estados Unidos. Los barcos estadounidenses y los ciudadanos estadounidenses habían tenido la libertad de viajar en el escenario de la guerra alrededor de Gran Bretaña sin que su propio gobierno impusiera ninguna restricción legal a sus movimientos, y los estrechos vínculos entre la industria estadounidense y el esfuerzo de guerra británico finalmente habían llevado a la entrada de Estados Unidos en la lucha. Obviamente, un deudor tan importante no podría haber sido abandonado a su suerte. En los años anteriores a la Segunda Guerra Mundial, Estados Unidos estaba decidido a no seguir el mismo camino y a involucrarse en cualquier guerra futura o conflicto extranjero. Fue en implementación de esta política que se aprobó la Ley de Neutralidad de 1937, que prohibió la exportación de material de guerra y la extensión de créditos financieros a los beligerantes.

El deseo de la masa del pueblo estadounidense de permanecer neutral en cualquier guerra entre otras naciones, que se expresó claramente en este acto, no se correspondía, sin embargo, con las concepciones políticas de Roosevelt. Es cierto que el 4 de septiembre de 1939, de acuerdo con la Ley de Neutralidad, prohibió a los barcos y ciudadanos estadounidenses transitar por la zona de guerra europea en el Atlántico. Pero en noviembre de 1939 logró que se levantara el embargo a la exportación de armas y suministros de guerra. A partir de entonces entraron en vigor las disposiciones de la cláusula Cash-and-Carry, que permitía dar apoyo estadounidense a un beligerante, siempre que el comprador estuviera en condiciones de pagar en efectivo y llevarse sus compras en sus propios barcos. Esto, por supuesto, Alemania no pudo hacer. Gran Bretaña era suprema en el Atlántico, y ningún mercante alemán podía navegar en alta mar. La modificación de la Ley de Neutralidad, por lo tanto, confirió un beneficio solo a Gran Bretaña, ya que solo los barcos británicos aún podían navegar a voluntad a través del Atlántico.

En la introducción de estas medidas mediante las cuales Roosevelt obligó paso a paso al pueblo estadounidense a abandonar su neutralidad, la influencia ejercida por Churchill jugó un papel muy importante. Naturalmente, hizo todo lo posible para asegurarse de que Estados Unidos brindara a Gran Bretaña la mayor ayuda posible en esta segunda guerra, como lo había hecho en el conflicto anterior. Poco después del comienzo de la guerra, Roosevelt invitó a Churchill, que mientras tanto se había convertido en Primer Lord del Almirantazgo, a entablar un intercambio de cartas con él y contarle todo lo que pensara que el presidente deseaba saber. Churchill aceptó con presteza. En el curso de la correspondencia que siguió, Churchill jugó con gran habilidad con la inclinación de Roosevelt de hacer lo que pudiera para ayudar a Gran Bretaña y con "su buena voluntad".

Traducido por Otrebla 2001

sus solicitudes con descripciones sombrías de la precaria posición de Gran Bretaña y con profecías totalmente irreales del destino que alcanzaría a los Estados Unidos si Gran Bretaña sucumbía. Su objetivo en todo esto era fortalecer la mano del presidente en la tarea de justificar su política probritánica a los ojos del Congreso y del pueblo estadounidense. Refiriéndose a su hábil manejo del presidente estadounidense, el propio Churchill habla del "lenguaje muy diferente que estaba usando detrás de escena". [Vol. II, pág. 355.]

El 15 de mayo de 1940, poco después de que sucediera a Chamberlain como primer ministro, Churchill le pidió a Roosevelt "que nos ayudara con todo lo que no fuera involucrar realmente a las fuerzas armadas". [Churchill, vol. II, pág. 23.] Por encima de todo, estaba ansioso por obtener de América cincuenta destructores obsoletos. Como previó las dificultades que se encontrarían al tratar de persuadir al pueblo estadounidense de que aceptara una violación tan flagrante de la neutralidad, describió, en una carta fechada el 25 de mayo de 1940, al presidente, las terribles consecuencias que seguirían para Estados Unidos. , si los británicos se vieran obligados a entregar su flota a los alemanes. Esta era una posibilidad fantástica y el mismo Churchill habría sido el último hombre en creer. Pero el 'fantasma' cumplió su propósito. Gracias a un temor bastante infundado de que la flota británica pudiera caer en manos alemanas, El Congreso sancionó la transferencia a Gran Bretaña de cincuenta destructores estadounidenses. En sus memorias, Churchill tiene esto que decir sobre el tema:

> La transferencia a Gran Bretaña de cincuenta buques de guerra estadounidenses fue un acto decididamente innecesario por parte de Estados Unidos. De acuerdo con todos los estándares de la historia, habría justificado que el gobierno alemán les declarara la guerra. [Churchill, vol. II, pág. 358.]

Los destructores estadounidenses fueron entregados a Gran Bretaña en septiembre de 1940 a cambio de un arrendamiento de las bases por noventa y nueve años, como ya se ha mencionado.

Cuando Roosevelt fue reelegido en noviembre de 1940, Churchill volvió al cargo. En un extenso memorándum en forma de carta, fechada el 8 de diciembre de 1940, al presidente estadounidense, Churchill declaró que, si se ganaba la guerra, era esencial que se evitaran mayores pérdidas de transporte marítimo en el Atlántico. En esta carta escribe:

> . . . 6. Nuestras pérdidas de envío ... han sido en una escala casi comparable a las de el peor año de la última guerra. En las cinco semanas que terminaron el 3 de noviembre, las pérdidas

Traducido por Otrebla 2001

alcanzó un total de 420.300 toneladas. Nuestra estimación del tonelaje anual que debería importarse para mantener nuestro esfuerzo a pleno rendimiento es de 43 millones de toneladas; el tonelaje que ingresó en septiembre fue sólo a razón de 37 millones de toneladas y en octubre de 38 millones de toneladas. Si esta disminución continuara a este ritmo, sería fatal ...

. . . 12. La principal necesidad es controlar o limitar la pérdida de tonelaje en el Atlántico. aproximaciones a nuestra isla. Esto se puede lograr tanto aumentando las fuerzas navales que hacen frente a los ataques como aumentando el número de buques mercantes de los que dependemos. [Churchill, vol. II, pág. 495*y siguientes.*]

Luego pasa a hacer las siguientes solicitudes y sugerencias:

1. Se solicita que American
buques de guerra. Hitler no consideraría esto como motivo para declarar la guerra, ya que no quiere la guerra con Estados Unidos.

2. La extensión del control marítimo estadounidense más hacia el este en el Atlántico sería de gran beneficio para los británicos.

3. Se desperdicia un tercio del tonelaje marítimo de Gran Bretaña, porque Gran Bretaña verse obligados por la guerra de los submarinos a recurrir a la navegación en convoyes, rutas tortuosas y cursos en zig-zag. Gran Bretaña puede construir un millón y medio de toneladas de transporte por año. Esto no es suficiente. Se necesitan otros tres millones de toneladas anuales. Solo la industria de la construcción naval de los Estados Unidos puede cumplir con estos requisitos.

4. Gran Bretaña necesita aviones de combate estadounidenses y otros materiales de guerra en grandes cantidades.
cantidades.

5. Gran Bretaña no está en condiciones de pagar esta ayuda estadounidense en barcos y guerra.
material. En el interés común, que es la derrota de las potencias del Eje, se espera que no se insista en el pago inmediato.

En sus memorias, Churchill dice que esta carta fue una de las más importantes que había escrito.

Al recibirlo, Roosevelt se ocupó de adquirir los poderes legales necesarios para permitirle cumplir los deseos británicos. Con este fin, primero se propuso sugerir al pueblo estadounidense que ellos mismos estaban siendo gravemente amenazados por las potencias del Eje. En una 'charla junto a la chimenea' transmitida el 29 de diciembre de 1940, dijo:

Traducido por Otrebla 2001

Nunca antes desde Jamestown y Plymouth Rock nuestra civilización americana había estado en un peligro tan grande como ahora ... Si Gran Bretaña cae, las potencias del Eje controlarán los continentes de Europa, Asia, África y Australia y estarán en condiciones de traer enormes recursos militares y navales contra este hemisferio. No es exagerado decir que todos en las Américas estaríamos viviendo a punta de pistola, un arma cargada de balas explosivas, tanto económicas como militares.

Esta imagen fantástica tuvo el efecto deseado. El 11 de marzo de 1941, el Congreso aprobó la Ley de Préstamo y Arrendamiento, que otorgó a Gran Bretaña ayuda estadounidense ilimitada y gratuita en barcos y materiales de guerra.

La ayuda estadounidense puramente militar a Gran Bretaña se desarrolló en la misma línea.

En una nota fechada el 5 de septiembre de 1939, Roosevelt había declarado que las aguas costeras estadounidenses eran una zona de seguridad que se extendía muchos cientos de millas hacia el Atlántico. Por medio de "patrullas de neutralidad" llevadas a cabo por buques de guerra estadounidenses, se impedía que los barcos de las naciones beligerantes entraran en la zona en cuestión. Este intento de cerrar una zona marítima tan grande a la navegación beligerante carecía de toda justificación en el derecho internacional, según el cual tal prohibición sólo podía aplicarse a las aguas territoriales, que normalmente se extienden a sólo tres millas de la costa.

También poco después del estallido de la guerra, los buques de guerra estadounidenses comenzaron a cometer actos que violaban el derecho internacional. Siguieron a los barcos alemanes, que habían zarpado de puertos en los Estados Unidos e intentaban regresar a Alemania, e informaron de sus posiciones a los buques de guerra británicos que los acechaban. Entonces, nuestros mercantes no tuvieron más alternativa que hundirse.

En julio de 1940, Roosevelt envió una comisión al mando del almirante Ghormley a Londres para hacer los preparativos, junto con el Almirantazgo, para una cooperación naval completa entre Gran Bretaña y Estados Unidos. Al concluir esta conferencia, el personal naval estadounidense elaboró planes para cubrir la eventualidad de que Estados Unidos se involucre en la guerra. El plan preveía que la tarea más importante de Estados Unidos sería la protección de los convoyes del Atlántico, y se consideró que Estados Unidos estaría en condiciones de asumir el deber de escoltar los convoyes con buques de guerra a partir del 1 de abril de 1941 en adelante.

Esta conferencia naval en Londres fue seguida en enero y febrero de 1941 por una serie de conferencias en Washington entre los estadounidenses y británicos.

Traducido por Otrebla 2001

personal naval, militar y aéreo. En consecuencia, se reiteró que ambos países consideraban el Atlántico y Europa como el principal escenario de guerra; se acordó que la principal tarea de la Armada estadounidense era la protección de la navegación y las rutas marítimas del Atlántico; que este deber, al no depender de una declaración de guerra entre los Estados Unidos y Alemania, debería ser asumido por la Armada de los Estados Unidos tan pronto como se sintiera capaz de hacerlo; y que Gran Bretaña pondría a disposición las bases bajo control británico que serían necesarias para tal fin.

La Armada de los Estados Unidos comenzó a operar de inmediato de acuerdo con estos acuerdos. El 1 de febrero de 1941, se formó la Flota Atlántica bajo el mando del Almirante King. El 18 de abril de 1941, King declaró que la zona de seguridad estadounidense se había extendido hacia el este hasta la longitud 26 W. Esto estaba a más de 2,300 millas marinas de la costa estadounidense en Nueva York y a solo 740 millas marinas de la costa de Europa en Lisboa. ; e incluía las Azores, que son un grupo europeo de islas. De esta manera, se declaró que algo así como cuatro quintas partes del océano Atlántico formaban parte del hemisferio occidental, en el que las fuerzas navales estadounidenses seguirían a los buques de guerra alemanes e informarían de inmediato su posición a los británicos.

No se encontrará ninguna justificación de ningún tipo en el derecho internacional, ya sea para extender así una zona de seguridad o para dar los usos a los que se le dio así arbitrariamente.

El 7 de julio, Estados Unidos se hizo cargo de la "protección" de Islandia frente a Gran Bretaña, desembarcó tropas allí y construyó bases navales y aéreas. dieciséis

Al mismo tiempo, la zona de seguridad se extendió una vez más hacia el este, esta vez hasta la longitud 22 W, para abarcar Islandia.

Después de la ocupación de Islandia, Estados Unidos asumió la responsabilidad de la protección directa de todos los convoyes de barcos estadounidenses con destino a Islandia y de los barcos de otras nacionalidades que desearan unirse a esos convoyes. Además, las fuerzas navales estadounidenses recibieron instrucciones para garantizar la seguridad de otros convoyes en el Atlántico Norte siempre que la situación estratégica lo requiriera [Orden de Operación de la Flota Atlántica C-in-C (estadounidense) No. 6 del 19 de julio de 1941]. de hecho, significaba que la navegación británica en las zonas marítimas alrededor de Islandia también podía contar con la protección estadounidense.

¿Cuál fue la reacción del Gobierno alemán ante esta cadena de infracciones al derecho internacional cometidas por Estados Unidos desde el estallido de la guerra? En septiembre de 1939, el Alto Mando Naval recibió instrucciones de Hitler para

Traducido por Otrebla 2001

asegurarse de que en ningún caso se produzca ningún "incidente" con los Estados Unidos. Estaba decidido a hacer todo lo posible para evitar la misma intervención estadounidense en este conflicto que había ocurrido en la Primera Guerra Mundial, y se mantuvo firme en esta política. Cuando Estados Unidos transfirió los cincuenta destructores a Gran Bretaña, por lo tanto, Roosevelt estaba bastante convencido de que Hitler aceptaría la situación sin objeciones, ya que, según él, en lo que a Hitler se refería, cualquier ayuda a Gran Bretaña, por grande que fuera, sería preferible a un estado real de guerra con los Estados Unidos. En esta apreciación de la situación, el presidente estadounidense tenía razón, como lo demostraron los acontecimientos posteriores.

Como los estadounidenses evitaron al principio el área de bloqueo alrededor de las Islas Británicas, en la que los submarinos alemanes reclamaron derechos de ataque sin restricciones, de hecho no hubo incidentes, hasta el verano de 1941. Pero luego, el 20 de junio de 1941, *U-203* conoció el acorazado de los Estados Unidos *Texas* dentro del área de bloqueo. Como este último se encontraba, de hecho, en una zona a la que hasta ahora se les había prohibido la entrada a los barcos estadounidenses, el comandante del submarino no sabía si todavía pertenecía a la Armada de los Estados Unidos o si, como los destructores, había sido trasladada. a los británicos. Decidió atacar. El ataque falló, pero el submarino permaneció inadvertido para el acorazado. Cuando recibí el informe del comandante sobre el avistamiento de un buque de guerra estadounidense en el área de bloqueo, inmediatamente di órdenes de que 'los buques de guerra estadounidenses, incluso si se encuentran dentro del área de bloqueo, no serán atacados, ya que el permiso actual que se nos ha otorgado para hacerlo no coincide, en mi opinión, con las intenciones políticas del Führer ».

Hasta ese momento se había dado permiso a los submarinos para atacar cualquier buque de guerra que se encontrara en la zona de bloqueo, ya que, por la actitud adoptada hasta ese momento por los estadounidenses, se consideraba fuera de cuestión que cualquier buque de guerra estadounidense penetrara en estas aguas.

Al día siguiente, siguiendo las instrucciones de Hitler, hice la siguiente señal a todos los Uboats:

El Führer ordena evitar cualquier incidente con Estados Unidos durante las próximas semanas. El orden se obedecerá estrictamente en todas las circunstancias. Además, los ataques hasta nuevas órdenes se limitarán a cruceros, acorazados y portaaviones y solo cuando se identifiquen sin duda como hostiles. El hecho de que un buque de guerra navegue sin luces no se considerará una prueba de la identidad del enemigo.

Esto significaba que los submarinos ya no podían atacar a sus barcos más peligrosos.

Traducido por Otrebla 2001

Traducido del inglés al español - www.onlinedoctranslator.com

enemigos, los destructores, fragatas y corbetas, ya sean británicos o de cualquier otra nacionalidad. Con esta mezcla de fuerzas navales británicas y estadounidenses, los Uboats se encontraron en una situación única en la historia de la guerra. Todos los buques de guerra británicos empleados en tareas antisubmarinas persiguieron a los submarinos con todos los medios que poseían, mientras que estos últimos debían sufrir pasivamente todos sus ataques sin intentar defenderse o dar un contragolpe.

Más tarde se emitió una orden subsidiaria que autorizaba al submarino a defenderse, pero solo mientras se estaba produciendo un ataque contra él. La orden del Alto Mando Naval en cuestión impuso rígidas limitaciones a la libertad de acción de un submarino incluso en defensa propia al establecer que:

Una vez que una persecución ha sido rechazada, los contraataques a modo de represalia o como medida de precaución deben considerarse acciones separadas e independientes y, como tales, no están permitidos, incluso contra las fuerzas que llevaron a cabo el ataque inicial.

Por tanto, las fuerzas antisubmarinas británicas tenían las manos completamente libres. Las limitaciones impuestas a los submarinos sólo pueden conducir a un resultado. Siempre que un destructor lograba localizar un submarino, lo atacaba con cargas de profundidad o disparos y lo destruía antes de que tuviera tiempo de responder.

Esta orden también aumentó las dificultades, por supuesto, de los submarinos comprometidos en la lucha contra los convoyes. Los barcos de escolta que rodeaban los convoyes tenían fruta prohibida. Si los submarinos no podían evadirlos, tenían que abandonar el ataque, ya que intentar llegar a los barcos mercantes del convoy torpedeando los barcos de escolta iba en contra de las órdenes.

En interés de la situación política general, el comando de submarinos también había aceptado esta última restricción de buena gana. Pero todos los esfuerzos realizados por Alemania para evitar un deterioro de las relaciones con Estados Unidos estaban condenados al fracaso. Roosevelt quería la guerra. Tenía muchas esperanzas de que la presencia de buques de guerra estadounidenses en el teatro de operaciones, su mezcla con las fuerzas navales británicas y su participación indirecta en actos de guerra provocara incidentes. En tales circunstancias, era inevitable que ocurrieran incidentes.

El 4 de septiembre de 1941, *U-652* fue perseguido por un destructor, que lanzó tres cargas de profundidad. En defensa propia, el submarino disparó dos torpedos, que el destructor logró esquivar. Hasta el día siguiente, cuando el capitán del Uboat recibió una señal inalámbrica del U-boat Command, no descubrió que el

Traducido por Otrebla 2001

destructor en cuestión había sido el USS *Greer.*

Se creó una Comisión Naval Estadounidense para investigar el incidente. A ella, el almirante Stark, el comandante en jefe de la Armada de los Estados Unidos, presentó la siguiente cuenta:

A las 08.45 un avión británico informó al *Greer* que un submarino había sido localizado sumergido diez millas marinas más al oeste en el rumbo del destructor. los*Greer*aumentar la velocidad y establecer un rumbo en zig-zag hasta el punto indicado. Tan pronto como el detector de sonido captó el ruido de las hélices del submarino, el destructor siguió al submarino e informó de su posición por radio en beneficio de cualquier avión o destructor británico que pudiera haber estado en las inmediaciones. Esto estaba de acuerdo con las órdenes de transmitir información pero no de lanzar ningún ataque, que se le había dado al destructor.

A las 10.32 un avión británico lanzó cuatro cargas de profundidad, que, sin embargo, no alcanzaron el objetivo; veinte minutos más tarde abandonó la persecución. los*Greer,* sin embargo, permaneció en la pista del submarino. A las 12.40 el submarino cambió de rumbo, se acercó al*Greer* y disparó un torpedo, que falló. los*Greer* entregó un contraataque, pero aparentemente sin éxito.

A pesar de esto, el 11 de septiembre el presidente Roosevelt le dijo al pueblo estadounidense en una transmisión que el *Greer* había sido atacado arbitrariamente por un submarino alemán sin ninguna provocación y que el acto del submarino había sido un acto de piratería.

Ha llegado un momento [dijo] en el que tú y yo debemos ver la fría e inexorable necesidad de decirles a estos inhumanos y desenfrenados buscadores de la conquista mundial y la dominación mundial permanente por la espada: 'Ustedes buscan arrojar a nuestros hijos y a los hijos de nuestros hijos en tu forma de terrorismo y esclavitud. Ahora ha atacado nuestra propia seguridad. No irás más lejos.

Cuando vea una serpiente de cascabel en equilibrio, no espere hasta que haya golpeado antes de aplastarla.

En aguas que consideramos necesarias para nuestra propia seguridad, los buques de guerra y los aviones estadounidenses ya no esperarán hasta que los submarinos del Eje que acechan bajo el agua o los asaltantes del Eje asesten primero su golpe mortal.

Por otro lado, los historiadores estadounidenses Langer y Gleaso en su

Traducido por Otrebla 2001

El estudio histórico de la crisis mundial y la política exterior estadounidense tienen esto que decir sobre la *Greer* episodio:

Es difícil considerar justificable la indignación con la que se recibió la noticia del episodio en los círculos oficiales y privados estadounidenses. En vista del hecho de que el*Greer* había encontrado el submarino, lo había seguido durante horas y había transmitido información a los aviones británicos para ayudarlos a atacarlo, hubiera sido sorprendente que la víctima prevista no se hubiera vuelto finalmente contra su torturador. [*La guerra no declarada,* Capítulo "La guerra de los tiros", pág. 774.]

El 15 de septiembre de 1941, el Sr. Knox, el Secretario de la Marina, anunció que se había ordenado a la Marina de los Estados Unidos que utilizara todos los medios a su alcance 'para capturar o destruir a todos los asaltantes comerciales del Eje, independientemente de si eran de superficie o bajo tierra. -piratas del agua '.

Como resultado de esta orden de disparar, dada por instrucciones del presidente estadounidense, Estados Unidos fue, *de facto,* en un estado de guerra con Alemania en el Atlántico desde principios de septiembre de 1941.[17]

Los estadounidenses ahora se hicieron cargo de la protección directa de todos los convoyes, incluidos los británicos, en la zona marítima entre Terranova e Islandia, donde entregaron la carga a los buques de guerra de la Royal Navy. El almirante King, comandante en jefe de la Flota Atlántica de los Estados Unidos, emitió órdenes a este efecto ya el 1 de septiembre, es decir, antes de la*Greer* episodio. [Plan Operativo de la Flota Atlántica C-in-C (estadounidense) No. 7.]

En su historia de las operaciones marítimas de los Estados Unidos en la Segunda Guerra Mundial, Morison escribió sobre este orden:

Para responder a la objeción de que la escolta de convoy era esencialmente un deber de combate, se adoptó la teoría de que estos convoyes estaban siendo escoltados entre dos bases de los Estados Unidos con el propósito de suministrar nuestras tropas de ocupación en Argentina e Islandia, no a ningún beligerante. país. El mismo pequeño bromista que en el plan de operaciones anterior, "envío de cualquier nacionalidad que pudiera unirse", permitió que cualquier número de "autostopistas" aliados disfrutaran del beneficio de la protección naval de los Estados Unidos.

Estas frases arrojan una luz esclarecedora sobre el espíritu en el que se desarrolló la orden.

Traducido por Otrebla 2001

emitido.

El 17 de septiembre de 1941, preocupado, como bien podría estarlo, por las nuevas complicaciones a las que podría conducir esta orden de fusilamiento, el gran almirante Raeder fue a ver a Hitler y me llevó con él. El Comandante en Jefe declaró que las fuerzas navales alemanas se encontraban ahora en una posición que se había vuelto intolerable. Hitler, sin embargo, se adhirió a su orden anterior de que los submarinos deberían tomar acciones defensivas solo cuando fueran atacados.

Más incidentes eran inevitables. El 10 de octubre, durante un ataque al convoy británico SC48, el destructor estadounidense *Kearney,* que formaba parte de la escolta, fue alcanzado por un torpedo. El 31 de octubre el destructor estadounidense *Reuben James* fue hundido por un submarino durante un ataque al convoy HX156 al suroeste de Islandia.

Si Alemania no abandonara por completo su operación atlántica, en medio de la guerra y para gran beneficio de Gran Bretaña, y si Estados Unidos persistiera en su intervención activa en la Batalla del Atlántico contraria al derecho internacional, incidentes como el torpedear el *Kearney* y el *Rubén, Santiago,* estaban destinados a repetirse repetidamente.

Langer y Gleason comentan: "Lo asombroso no es que se hundieron algunos barcos estadounidenses, sino que muchos más no se hundieron".

Con respecto a la actitud adoptada en este momento por la Armada de los Estados Unidos, el Almirante King, Comandante en Jefe de la Flota Atlántica de los Estados Unidos, declaró: 'Sea lo que sea que se pueda pensar desde el punto de vista del derecho internacional, la Armada de los Estados Unidos adoptó actitud realista hacia los acontecimientos en el Atlántico ».

Este estado de cosas entre dos naciones, que es único tanto en la historia de la guerra como en los anales del derecho internacional, terminó con la entrada de Japón en el conflicto el 7 de diciembre de 1941 y la declaración de guerra de Alemania a los Estados Unidos. Estados el 11 de diciembre.

A pesar del hecho de que fue *nosotros* que declaró la guerra, el Tribunal Militar Internacional de Nuremberg encontró que Alemania *no había librado una guerra de agresión* contra los Estados Unidos, ni contra Gran Bretaña o Francia.

El estado de guerra oficial que existía ahora entre Alemania y los Estados Unidos tuvo una influencia muy importante en el futuro enjuiciamiento de la guerra de submarinos en el mar.

Traducido por Otrebla 2001

12. OPERACIONES EN AGUAS AMERICANAS

Enero-julio de 1942

Guerra de submarinos en la costa estadounidense - condiciones favorables en tiempos de paz número de submarinos disponibles - gran número de hundimientos - intentos de ahorrar combustible - 'intuición' de Hitler - algunos submarinos se desviaron a Noruega - Protesto — efecto decisivo en la batalla del Atlántico — el Caribe y el envío de Freetown — más operaciones en aguas estadounidenses período rentable — menos éxito en el Atlántico contra el envío británico - Preeminencia británica en el radar que opera en onda corta (buques cisterna submarinos de 'vaca lechera') Estados Unidos adopta tácticas de convoy.

DURANTE LA conferencia con Hitler el 17 de septiembre de 1941, en la que reiteró sus instrucciones de que se evitaran todos los incidentes con Estados Unidos, también se hizo una breve mención de la situación que se presentaría, desde el punto de vista de U-boat. operaciones, si los Estados Unidos se vieran arrastrados a la guerra. Dije que, en este caso, me gustaría recibir una advertencia oportuna para poder tener mis fuerzas en posición frente a la costa estadounidense antes de que se declarara realmente la guerra. Sólo así, señalé, se podría aprovechar al máximo el elemento sorpresa para dar un golpe real en aguas en las que las defensas antisubmarinas aún eran débiles.

Al final, las cosas resultaron de otra manera. El propio Alto Mando alemán fue tomado por sorpresa por el ataque japonés a Pearl Harbor el 7 de diciembre de 1941; y en ese momento no había ni un solo submarino alemán en aguas americanas.

Recién el 9 de diciembre, el Alto Mando Naval informó al Comando de Submarinos que Hitler había eliminado todas las restricciones impuestas a las operaciones de los submarinos contra barcos estadounidenses o en la zona de seguridad panamericana; y el mismo día le pedí al Alto Mando Naval que liberara

Traducido por Otrebla 2001

doce submarinos para operaciones frente a las costas americanas.

El mando de submarinos esperaba con confianza grandes cosas de estos doce barcos. Hasta ahora, las aguas estadounidenses no habían sido afectadas por la guerra. En ellos, los buques mercantes, incluidos los que se dirigían a puertos canadienses, como Halifax y Sydney, Nueva Escocia, donde se formaron los convoyes, navegaron todos de forma independiente. Las armadas británica y estadounidense, por supuesto, habían estado trabajando en estrecha cooperación y había habido un intercambio constante de información entre ellas. En estas circunstancias, era de esperar la existencia de algún sistema de defensa antisubmarina en las aguas costeras americanas; pero presumiblemente había tenido poca o ninguna experiencia práctica y, por lo tanto, no sería muy eficiente;

Tarde o temprano, por supuesto, estas condiciones favorables desaparecerían gradualmente. Cuando nuestros submarinos aparecieran en el Atlántico occidental, los estadounidenses reforzarían sus defensas y estas, con la experiencia práctica, se volverían progresivamente más eficaces. Los barcos dejarían de navegar de forma independiente y se introduciría el sistema de convoyes. Por tanto, era de primordial importancia "aprovechar al máximo la situación favorable lo antes posible y con todas las fuerzas disponibles, antes de que se produjeran los cambios previstos".

Para la conducción de la guerra de submarinos, esta concesión de libertad de acción en aguas americanas suponía una ventaja adicional. En la vasta extensión de océano que ahora constituía la zona operativa, había innumerables puntos focales de navegación que ahora podíamos abordar a voluntad. Como atacantes, tomamos la iniciativa y, mediante cambios rápidos del peso principal de nuestro ataque de un punto focal a otro, podíamos confundir y sorprender al enemigo. Los estadounidenses, obviamente, no podrían brindar la protección adecuada a todos los puntos focales en todo momento, y se verían obligados a seguirnos unos a otros. De esta manera parecía probable que pudiéramos obligar al enemigo a una dispersión real de sus fuerzas defensivas.

Los principios que rigen la conducción de la guerra de submarinos permanecieron sin cambios y se aplicaron igualmente a nuestro nuevo teatro de operaciones en aguas estadounidenses. Nuestro objetivo principal era hundir la mayor cantidad posible de envíos de la manera más económica. En otras palabras, los hundimientos por submarino por día en el mar debían mantenerse al nivel más alto posible. Para hacer esto, teníamos que asegurarnos de que los barcos no fueran enviados a aguas lejanas y puntos focales a menos que, a pesar del tiempo perdido en los largos viajes de ida y vuelta, la perspectiva de éxito allí.

Traducido por Otrebla 2001

fue mayor de lo anticipado en áreas más cercanas. Por lo tanto, era de suma importancia para el Comando de U-Boat recibir información oportuna y precisa tanto en lo que respecta a las áreas de concentración de la navegación enemiga en aguas distantes como a los puntos débiles de su sistema defensivo. No podíamos permitirnos lanzar un ataque que pudiera terminar en fracaso, pero en las aguas vírgenes del teatro estadounidense esperábamos un éxito en una escala que compensara los largos viajes involucrados.

La primera pregunta que había que responder era: ¿cuántos barcos estaban disponibles para estas operaciones ofensivas? La respuesta precisa está contenida en la entrada en el Diario de Guerra del Comando de U-boot con fecha del 1 de enero de 1942. En esa fecha teníamos, en total, noventa y un submarinos operativos. De éstos, veintitrés, «la parte más eficaz del brazo de submarinos», estaban en el Mediterráneo y tres más estaban bajo las órdenes del Alto Mando Naval de avanzar allí; seis estaban estacionados al oeste de Gibraltar y cuatro a lo largo de la costa noruega. De los cincuenta y cinco restantes disponibles, el 60 por ciento estaba en manos de los astilleros sometidos a reparaciones prolongadas por la escasez de mano de obra.

Solo había veintidós barcos en el mar y aproximadamente la mitad de ellos eran *en camino*hacia o desde sus áreas de base operativas. Así, a principios de 1942, después de dos años y medio de guerra, nunca hubo más de diez o doce barcos comprometidos activa y simultáneamente en nuestra tarea más importante, la guerra contra el transporte marítimo, o algo así como un mero 12 por ciento de nuestros barcos. fuerza total del submarino. En cuanto a las grandes pérdidas infligidas por los submarinos en el envío de las costas de América, el Capitán Roskill escribe:

Uno de los hechos más sorprendentes con respecto a los estragos causados en la costa estadounidense a principios de 1942 es que nunca hubo más de doce submarinos trabajando en esas aguas al mismo tiempo. [Roskill, vol. II, pág. 96.]

Para el primer ataque frente a la costa estadounidense, más tarde, ni siquiera se disponía de estos escasos números. Mi sugerencia, hecha el 9 de diciembre de 1941, de que se enviaran doce barcos lo antes posible para operar frente a la costa estadounidense fue rechazada por el Alto Mando Naval. Doce era el número más alto que podía esperar, y para alcanzar esa cifra había solicitado la devolución de los seis grandes barcos Tipo IXC (740 toneladas) que el Alto Mando Naval había estacionado al oeste de Gibraltar y que, señalé, estaban en en cualquier caso, no es adecuado para las operaciones en la zona de Gibraltar y el Mediterráneo. Estos barcos son más fáciles

Traducido por Otrebla 2001

de localizar que los del Tipo VII, son más complicados y, por lo tanto, más vulnerables a las cargas de profundidad y son más difíciles de controlar cuando están sumergidos. Además, su principal activo, su gran capacidad de combustible, no puede aprovecharse al máximo en las zonas de Gibraltar y el Mediterráneo ».

Agregué que sus perspectivas de éxito en la zona de Gibraltar eran extremadamente escasas en comparación con las perspectivas del otro lado del océano. Pero no logré salirme con la mía.

El Alto Mando Naval no se sintió justificado para debilitar nuestras fuerzas en el Mediterráneo. Los barcos no fueron liberados de su función puramente defensiva al oeste de Gibraltar, y me quedé con sólo seis barcos con los que dar mi primer golpe frente a la costa estadounidense. De éstos, sólo cinco estaban listos para hacerse a la mar desde los puertos de Bizkaia entre el 16 y el 25 de diciembre. Por lo tanto, tuvimos que contentarnos con cinco barcos para nuestra primera operación.

Las distancias desde la costa de Bizkaia a las zonas con mayor probabilidad de resultar rentables fueron:

Sydney NS	2,200 miles	Trinidad	3,800 miles
Halifax	2,400 ,,	Key West	4,000 ,,
New York	3,000 ,,	Aruba	4,000 ,,

Los grandes barcos Tipo IX podrían llegar a todos estos lugares y aún tener suficiente combustible para operar durante dos o tres semanas.

Como se pensaba en el Comando de U-boot que se encontraría que el transporte marítimo en estas áreas navegaba de forma independiente, los submarinos no estaban agrupados, sino que estaban distribuidos en un área amplia. Decidí que esta zona no debía ser tan pequeña que, si se detenían o desviaban los barcos enemigos en ella, se privaría simultáneamente a varios submarinos de la posibilidad de realizar alguna acción; por otro lado, no debe ser tan grande que los barcos, al estar dispersos, no puedan amenazar áreas amplias y no puedan aprovechar al máximo las oportunidades que ofrece. Finalmente, estaba ansioso por limitar mi primer golpe a un área de tal manera que cuando aparecimos por primera vez, el enemigo probablemente no esperaría que hiciéramos una aparición poco después en algún otro punto focal. Teniendo en cuenta estos factores,

Para asegurar la sorpresa, se ordenó a los barcos que se mantuvieran ocultos entre Terranova y la costa este de América. *En camino* iban a restringir su

Traducido por Otrebla 2001

ataques a objetivos realmente valiosos: barcos de 10.000 toneladas o más.

Además, estipulé que los cinco barcos recibirían de mí por radio la hora y la fecha en que podrían entrar en acción simultáneamente, ya que esto dependía del clima y del tiempo que tardaban los barcos individuales en llegar al área operativa.

Con estas instrucciones, los primeros cinco barcos partieron a fines de diciembre de 1941 en su largo viaje a través del Atlántico, con sus tripulaciones de buen humor y llevando consigo grandes esperanzas como las que nosotros, en el Comando de U-boot, no habíamos tenido en muchos días. .

Mientras tanto, hice todo lo posible por conseguir más barcos para las operaciones estadounidenses. Una vez más, repetí mis objeciones al mantenimiento de fuertes fuerzas de submarinos.
al oeste de Gibraltar y en el Mediterráneo.[18] Luego, el 24 de diciembre, el Alto Mando Naval sancionó el traslado de los barcos estacionados frente a Gibraltar a las Azores. El 2 de enero de 1942, la orden No. 2220 del Comandante en Jefe ordenó:

1. Se enviarían dos o tres barcos más al Mediterráneo, tras lo cual cesaría la transferencia de barcos a esa zona.

2. La parte más importante del Mediterráneo era su extremo oriental.

3. Dos o tres barcos estarían estacionados constantemente en la zona marítima al oeste. de Gibraltar, pero se permitiría su traslado más al oeste en dirección a las Azores sin más referencias.

Hice la siguiente nota en mi diario de guerra el 2 de enero:

Esta orden pone fin a los nuevos traslados de embarcaciones al Mediterráneo y abre posibilidades de reanudación de las operaciones en el Atlántico que llevan al menos dos meses paralizadas parcialmente y que durante las últimas seis semanas prácticamente han cesado por completo.

El comando de submarinos estaba ahora una vez más en posición de usar sus fuerzas como mejor le pareciera. Como las mejores y más experimentadas tripulaciones estaban en el Mediterráneo, tuvimos que reanudar nuestra guerra contra el transporte marítimo en el principal teatro del Atlántico en su mayor parte con barcos recién comisionados cuando entraron en servicio. A mediados de enero una segunda oleada de cuatro grandes embarcaciones estaba lista para hacerse a la mar desde las bases de Bizkaia. Como los primeros cinco ya se dirigían a aguas americanas decidieron utilizar este segundo grupo para un golpe sorpresa en otra parte del Atlántico occidental en

Traducido por Otrebla 2001

cuyo envío era abundante: el área de Aruba-Curazao-Trinidad.

Por lo que U-boat Command había podido averiguar, Trinidad parecía ser el principal puerto de escala para todos los barcos que llegaban del sur. Aruba y Curazao eran importantes centros petroleros en las cercanías de los cuales se encontrarían un gran número de petroleros.

A la espera de recibir más información sobre las condiciones en el nuevo teatro de operaciones estadounidense, decidí dividir los nuevos barcos grandes que entran en servicio más o menos equitativamente entre estas dos áreas operativas.

Tan pronto como se eliminaron las restricciones a la conducción de la guerra de submarinos en aguas americanas el 9 de diciembre de 1941, también se examinó la posibilidad de hacer uso de los barcos medianos Tipo VIIc (517 toneladas), cuyo radio de acción era considerablemente más pequeño, para operaciones en estas áreas distantes.

Nuestros cálculos mostraron que ellos también podrían llegar a las rutas de navegación de Nueva Escocia y aún tener suficiente combustible para permanecer allí durante un período razonable y, si surgiera la necesidad, operar a alta velocidad. Sin embargo, su radio de acción no permitía su uso más al sur y al oeste, frente a las costas de los Estados Unidos. Como no había ningún medio por el cual estos barcos pudieran reponer sus reservas de petróleo en el mar (los submarinos submarinos que el mando de submarinos había pedido al comienzo de la guerra aún no se habían construido), no pensé que fuera posible. para enviarlos más lejos que Nueva Escocia. Se anticipó que los primeros submarinos petroleros no estarían listos antes de marzo o abril de 1942.

Cuando la orden del Alto Mando Naval del 2 de enero de 1942, liberó para operaciones en el Atlántico todos los nuevos barcos Tipo VIIc que habían sido originalmente destinados al Mediterráneo, inmediatamente desvié siete de ellos, que estaban en la zona de Gibraltar-Azores o en su camino hacia él, y los envió a la zona de Nueva Escocia-Terranova.

De esta forma se aprovecharon todos los barcos a nuestra disposición. Al mismo tiempo, con el fin de aumentar lo más rápidamente posible el número de barcos disponibles, el Alto Mando Naval estaba haciendo denodados esfuerzos para evitar que los trabajadores de los astilleros y la construcción naval fueran llamados a filas por el ejército. Eran muy necesarios tanto para el mantenimiento como para la construcción de submarinos.

En enero de 1942, el comando de submarinos sabía que los primeros barcos grandes estarían en posición frente a la costa este de Estados Unidos para el 13 de enero, y el primer ataque sorpresa combinado se fijó en consecuencia para esa fecha.

El ataque fue un éxito total. Los submarinos encontraron que las condiciones allí

Traducido por Otrebla 2001

eran casi exactamente los de tiempos de paz normales. La costa no estaba oscurecida y las ciudades eran un resplandor de luces brillantes. Las luces, tanto en los faros como en las boyas, brillaban, aunque quizás un poco menos de lo habitual. El envío siguió las rutas normales en tiempo de paz y llevó las luces normales. Aunque habían pasado cinco semanas desde la declaración de guerra, parecían haberse introducido muy pocas medidas antisubmarinas. Es cierto que había patrullas antisubmarinas, pero carecían por completo de experiencia. Los destructores individuales, por ejemplo, subían y bajaban por los carriles de tráfico con tal regularidad que los submarinos pudieron calcular rápidamente el calendario que se seguía. Sabían exactamente cuándo regresarían los destructores, y el conocimiento solo aumentó su sensación de seguridad durante el período intermedio. Los buques patrulleros estadounidenses lanzaron algunos ataques con cargas de profundidad; pero los atacantes no demostraron la perseverancia necesaria y los ataques se abandonaron con demasiada rapidez, aunque a menudo, gracias a las aguas poco profundas, tenían buenas posibilidades de éxito. Las tripulaciones de aviones empleadas en trabajos antisubmarinos tampoco estaban capacitadas.

Los mercantes usaban su radio sin restricciones. Con frecuencia señalaron sus posiciones, con el resultado de que los submarinos pudieron formarse una imagen general muy útil de la navegación en su vecindad. Los capitanes del servicio mercante, obviamente, no habían recibido ninguna instrucción con respecto a las diversas formas de ataque que podrían emplear los submarinos, y la posibilidad de ataques nocturnos parecía haberse pasado por alto por completo.

Los submarinos no tardaron mucho en elaborar una rutina muy eficaz. Durante el día yacen en el fondo a profundidades de entre 150 y 450 pies y a unas pocas millas de las rutas de envío. Al anochecer se acercaron a la costa sumergidos y cuando cayó la noche emergieron en medio de una corriente de barcos para lanzar sus ataques de noche.

El éxito alcanzado por los cinco barcos de la primera 'Operación Drumbeat' fue grandioso. *U-123* (El teniente comandante Hardegen) informó que se habían hundido ocho barcos (53.360 toneladas), entre ellos tres petroleros; *U-66* (El teniente comandante Zapp) hundió cinco barcos (50.000 toneladas), de los cuales uno era un gran carguero cargado de mineral de hierro y dos eran petroleros. *U — 130* (El teniente comandante Kals) consiguió tres camiones cisterna cargados y un carguero con un tonelaje total de 30.748 toneladas, y el peaje cobrado por los dos barcos restantes fue igualmente alto.

El siguiente extracto del diario de guerra de Hardegen deja en claro cuán grandes eran las oportunidades:

Traducido por Otrebla 2001

¡Es una lástima que no hubiera un par de botes para poner minas conmigo la noche que estuve frente a Nueva York para cubrir el lugar con minas! ¡Y si tan solo hubiera habido diez o veinte barcos conmigo aquí esta noche! Estoy seguro de que todos habrían tenido muchos éxitos. He avistado unos veinte barcos, algunos desmayados y algunos vagabundos. Todos estaban pegados a la orilla.

Hice la siguiente entrada en mi diario de guerra:

Del informe del oficial al mando queda perfectamente claro que 'Drumbeat' podría haber logrado un éxito mucho mayor, si hubiera sido posible poner a disposición los doce barcos que solicitó el U-boat Command, en lugar de los seis por los que se llevó a cabo la operación. Es cierto que se ha aprovechado bien esta oportunidad única, y los éxitos logrados han sido muy gratificantes; Sin embargo, no pudimos desarrollar al máximo las oportunidades que se nos ofrecían.

Antes de que este primer grupo ('Drumbeat') abandonara su área de operaciones frente a la costa estadounidense, llegaron tres barcos más grandes frente a la bahía de Chesapeake: *U — 106* (Teniente Rasch), *U — 103* (Teniente-Comandante Winter) y *U-107* (Teniente Gelhaus), que había sido expulsado por el mando de submarinos a mediados de enero. De esta manera, aunque la escasez de barcos nos impidió aprovechar al máximo las oportunidades ofrecidas, al menos nos aseguramos de que esta zona excepcionalmente favorable estuviera continuamente ocupada.

Las condiciones a las que se enfrentaban nuestros barcos de tamaño medio en la zona de Nueva Escocia y Terranova no eran tan favorables. El tiempo era extremadamente malo. La niebla, la nieve, el mar embravecido y el frío interfirieron gravemente con las operaciones y provocaron una serie de fallos y fallos de torpedos. Se puede obtener una buena impresión de las condiciones prevalecientes a partir de esta descripción por parte de un comandante de submarino de su ataque a un barco avistado a quince millas al este de Cape Breton (Nueva Escocia):

18.1.1942. 0030: Hizo un nuevo intento de adelantarse al objetivo. El enemigo debe me han avistado cuando disparé y al mismo tiempo cambié a la mitad de la velocidad para que incluso a toda velocidad en un curso paralelo, solo estoy ganando lentamente. Los mares pesados constantemente rompen sobre el barco. Cubierta superior densamente cubierta de hielo. Decidió disparar a larga distancia. . . 0119: Dos disparos de un solo objetivo con Tubos II y IV. Inclinación, green 100, velocidad 15 nudos, alcance 1,500 yardas. Ambos fallaron. A pesar de la distancia relativamente larga y la noche oscura, el hielo en el barco debió haberme traicionado ante el enemigo que fue a popa de modo que los torpedos atravesaron su

Traducido por Otrebla 2001

arcos. Estaba a punto de girar hacia estribor en un intento de hacer que la bocina se apoyara cuando un destructor estadounidense del*Cobarde* la clase apareció a la vista, unos 300 metros en la viga. Ella vino directamente hacia mí a gran velocidad. Con un motor a tope y los otros a popa, hice girar el barco y el destructor pasó a unos diez metros de mi popa. Buceo de choque ordenado. Justo antes de hacerlo, observé un segundo destructor que aparecía desde la popa del mercante. Como resultado de que la válvula de entrada de aire del Diesel se enfrió, el barco envió unas ocho toneladas de agua y tocó fondo. Aunque ella trabajaba desagradablemente en las rocas, yo permanecí donde estaba, con todo parado. Los destructores no hicieron nada. Es de suponer que sus lanzadores de cargas de profundidad deben haberse congelado y no funcionaron. 0210: Tomó el bote del fondo y abandonó las inmediaciones, procediendo sumergido.

En estas condiciones, los primeros barcos que operaron en esta zona sólo consiguieron éxitos menores. Tampoco fue posible trasladarlos a aguas más favorables más al sudoeste, porque habían sido enviados a aguas americanas desde la zona de las Azores y, por lo tanto, ya habían agotado una parte de sus suministros de combustible.

El siguiente grupo de barcos de tamaño medio, que zarparon de los puertos de Bizkaia con los depósitos de combustible llenos, fueron enviados a la zona sur de Halifax. Desde allí, durante las siguientes semanas, siguieron avanzando hasta Nueva York y Cabo Hatteras. De hecho, se encontró en la práctica que su radio de acción era considerablemente mayor de lo que nuestros cálculos teóricos y la experiencia previa nos habían llevado a suponer. Este tipo de barco se había utilizado hasta ahora en gran medida en operaciones contra convoyes, durante las cuales a menudo se les pedía que se desplazaran a gran velocidad; y en esas circunstancias la economía del consumo de combustible, por supuesto, no podría haberles sido impuesta como consideración primordial. Sin embargo, cuando fueron trasladados a aguas estadounidenses, la situación era muy diferente. Mientras cruzaban el Atlántico, sus ingenieros en jefe experimentaron de diversas formas y a distintas velocidades para ahorrar combustible. Al dirigirse hacia los vendavales del oeste, sus capitanes se zambulleron y encontraron que los barcos mantenían su rumbo con muy poca pérdida de velocidad, pero con un considerable ahorro de combustible.

Hubo otro factor que jugó un papel importante en el aumento del radio de acción de estos submarinos medianos. En su afán de operar en aguas estadounidenses, las tripulaciones buscaron todos los medios para ayudarse a sí mismos. Llenaron algunos de los tanques de agua potable y de lavado con combustible. Por su propia voluntad, sacrificaron muchas de las comodidades de sus viviendas para hacer

Traducido por Otrebla 2001

espacio para las mayores cantidades de provisiones, repuestos y otros artículos fungibles que exigía un aumento del radio de acción. Los submarinos alemanes, incluso en circunstancias normales, eran mucho menos cómodos para vivir que los submarinos de otras naciones porque habían sido construidos sobre el principio de que cada tonelada de su desplazamiento debe usarse únicamente en potencia de combate, es decir, para armas, velocidad. , radio de acción. Ahora, sin embargo, las tripulaciones renunciaron voluntariamente a las "comodidades" que tenían, y abarrotaron sus botes tanto como les fue posible. Durante semanas, las literas estuvieron llenas de cajas de alimentos. A menudo, casi no había ningún lugar en el que un hombre pudiera sentarse, ya fuera en los compartimentos de proa o de popa; de hecho, sólo era posible moverse por el barco a lo largo de estrechas pasarelas entre las cajas apiladas.

Cuando me enteré de estas "medidas de autoayuda", me preocupé bastante que no se volvieran excesivas y pusieran en peligro la seguridad de los barcos. Por tanto, di las órdenes apropiadas para poner freno al entusiasmo excesivo. Pero el hecho es que, gracias al aumento en la cantidad de provisiones y equipos transportados y la habilidad demostrada durante el viaje hacia y desde el área operativa, estos barcos medianos pudieron operar en la costa este de América. Llegaron a la zona con unas 20 toneladas de combustible en mano, suficiente, en las favorables condiciones que obtuvieron, para permanecer de patrulla durante dos o tres semanas. Estos barcos también lograron grandes éxitos.

En enero de 1942, según las estadísticas británicas, se hundieron sesenta y dos barcos, la mayoría de ellos en el teatro estadounidense, con un tonelaje total de 327.357 toneladas. Esa era una figura hermosa.

En mis esfuerzos por asegurar que toda la fuerza disponible del brazo de submarinos alemanes, que incluso a principios de 1942 era demasiado pequeña, se comprometiera a la batalla en el favorable escenario del Atlántico occidental lo antes posible, ordené todos los nuevos Los submarinos avanzaron a gran velocidad hacia el oeste de Francia tan pronto como estuvieran listos para el servicio. Allí se les ordenó completar con provisiones y equipo y proceder de inmediato al teatro de operaciones estadounidense.

Unas horas después de haber dado estas instrucciones, recibí del Alto Mando Naval la sorprendente orden de enviar ocho barcos a la zona Islandia-Feroes-Escocia para la protección de Noruega. En consecuencia, ordené esos submarinos que estaban *en camino* desde Alemania hasta los puertos de Bizkaia para cambiar de rumbo y continuar hasta la zona indicada. Los refuerzos que tanto tiempo se necesitaban, que durante tanto tiempo habían sido esenciales para el enjuiciamiento de nuestras operaciones ofensivas, se desviaron una vez más hacia fines defensivos.

Traducido por Otrebla 2001

El 1 de febrero de 1942, la distribución de los submarinos en los distintos teatros de operaciones fue la siguiente: se desplegaron siete barcos para la protección de Noruega, tres se apostaron al oeste de Gibraltar con tareas similares y sólo seis se dedicaron a la ofensiva. operaciones frente a las costas de América. De los dieciséis barcos en el teatro de operaciones del Atlántico, diez estaban siendo utilizados para tareas de protección y solo seis estaban comprometidos en la tarea más importante de la Armada alemana, el hundimiento de la navegación enemiga.

Cabe preguntarse cómo se recurrió a estos barcos para defender Noruega.

El 22 de enero de 1942 se celebró una conferencia en el Cuartel General del Führer, en la que estuvo presente el Almirante Fricke, Jefe de Estado Mayor del Alto Mando Naval. En esta conferencia, Hitler dijo que estaba inquieto con respecto a la posibilidad de un ataque aliado en Noruega.

Noruega, declaró, fue el escenario decisivo de la guerra. Si surgiera la necesidad, se enviarían refuerzos, tanto de buques de guerra de superficie como de submarinos, sin cuestionar y sin tener en cuenta otras consideraciones. Todos los Uboats disponibles procederían allí para formar una pantalla de reconocimiento eficaz y atacar a las fuerzas enemigas que pudieran amenazar al país.

Al día siguiente, sin embargo, Hitler, a juzgar por la siguiente entrada en el Diario de Guerra del Alto Mando Naval, aparentemente había llegado a una conclusión más tranquilizadora:

En la tarde del 23 de enero de 1942, el capitán von Puttkamer telefoneó para decir que el Führer había observado con gran satisfacción las cifras crecientes de hundimientos frente a las costas americanas. Cuando le dijeron cuántos submarinos se dedicaban a estas operaciones, expresó el deseo de que estos barcos siguieran utilizándose de esta manera. Este deseo, que contrasta fuertemente con las órdenes que dio al Jefe de Estado Mayor del Alto Mando Naval el 22 de enero, es importante.

Pero este cambio de opinión también mostró que el Cuartel General del Führer no tenía un conocimiento preciso del número de barcos disponibles ni del número total que se requeriría para mantener las operaciones frente a la costa estadounidense en la escala a la que se estaban llevando a cabo en ese momento. De lo contrario, es inconcebible que se hayan emitido órdenes para transferir barcos al teatro noruego.

A pesar del hecho de que Hitler obviamente había relajado la rigidez de su

Traducido por Otrebla 2001

Directiva original, el 24 de enero el Alto Mando Naval dictó la orden a la que me he referido anteriormente, ordenándome detallar ocho submarinos para la protección de aguas noruegas. Tampoco fue esta la última llamada que se hizo a las fuerzas bajo mi mando; Siguiendo instrucciones del Führer, el Alto Mando Naval emitió la siguiente orden el 6 de febrero:

1. El número total de submarinos en aguas noruegas [había cuatro t tiempo] se incrementará a seis. Además, dos barcos más en estado de preparación instantánea se basarán en Narvik o Tromsø, según convenga.

2. Dos barcos estarán estacionados en Trondheim y dos en Bergen, los cuatro en un estado de preparación.

3. Hasta nuevos pedidos, ocho barcos permanecerán en la zona de Islandia-Hébridas.

Además, el Alto Mando Naval elaboró un plan para el mantenimiento y refuerzo de los tres servicios en Noruega mediante submarinos, en caso de que surgiera la necesidad. Esto requirió alteraciones estructurales muy considerables en los barcos, que enumeró el Alto Mando Naval. En total, ordenaron que se hicieran las modificaciones necesarias a dos barcos grandes y dos medianos. Además, se nos indicó que el traslado de los veinte barcos a la zona de Noruega debía completarse para el 15 de febrero. Esto puso fin por el momento a cualquier refuerzo del teatro del Atlántico.

Yo mismo estaba convencido de que los aliados no intentarían ningún desembarco en Noruega. Por lo tanto, le pedí al Alto Mando Naval que considerara si no sería posible proteger indirectamente a Noruega utilizando todos los submarinos disponibles para la guerra contra el transporte marítimo.

Para Gran Bretaña y Estados Unidos [escribí], cualquier operación contra Noruega depende en primera instancia de la disponibilidad del envío necesario y de los buques de escolta necesarios para protegerlo. Cuanto más barcos se hunden, en cualquier parte del mundo, y cuanto más lo obliga la amenaza a las líneas de suministro vitales del enemigo a través del Atlántico a tomar medidas para su protección inmediata, es menos probable que esté en posición de desviar el tonelaje y escoltar buques. para un aterrizaje que, sin los refuerzos adecuados, está condenado al fracaso desde el primer momento. Cuanto mayor sea el éxito alcanzado por los submarinos en el Atlántico, menos probable será que el enemigo piense siquiera en hacer preparativos para tal empresa.

Traducido por Otrebla 2001

En cuanto a la posibilidad de un ataque aliado a Noruega, el Alto Mando Naval, sin embargo, no estuvo de acuerdo conmigo. Recibí la siguiente respuesta a mi memorando del 25 de febrero:

Decir que cada tonelada de barcos hundidos afecta adversamente cualquier plan que el enemigo pueda estar considerando para una operación de desembarco marítimo es indudablemente cierto. Sin embargo, en opinión del Alto Mando Naval, la cantidad de envío requerida por el enemigo para un desembarco en Noruega podría estar disponible, a pesar de las pérdidas de envío que ha sufrido hasta ahora. Para el transporte de una fuerza de unos 100.000 hombres de todas las armas se estima que se necesitarían aproximadamente 1 25 millones de toneladas brutas de transporte marítimo. Para abastecer a la expedición se necesitaría una asignación de 30.000 a 50.000 toneladas brutas de envío por mes.

Como todos los recursos marítimos del enemigo ya se están utilizando para fines militares o para abastecer a su población, cualquier nueva demanda de transporte marítimo solo podría satisfacerse desviándola de sus actividades actuales. Sin embargo, si el enemigo considera que una operación de desembarco es deseable y se siente seguro de su capacidad para ejecutarla, sin duda estará preparado para aceptar algunas restricciones temporales, probablemente de requisitos civiles. en el teatro estadounidense, todavía estaría en condiciones de hacer disponible el transporte marítimo en cualquier momento para un ataque a Noruega a menos, por supuesto, que se sintiera obligado a usar todo el tonelaje que pudiera tener para alguna otra empresa militar, como reforzar Oriente Próximo y Medio.

Por lo tanto, el Alto Mando Naval no se sintió justificado al acercarse a Hitler y sugerir cualquier alteración en las disposiciones que había ordenado para la protección de Noruega.

Tenía la intención de encontrar los barcos necesarios para la protección de Noruega de los barcos recién encargados que entraban en servicio. Pero esto no pude hacer, ni en los números ni dentro del límite de tiempo ordenado por el Alto Mando Naval. Las condiciones del hielo en el Báltico durante el severo invierno de 1941-1942 retrasaron la finalización y el entrenamiento de los nuevos barcos e impidieron que estuvieran listos a tiempo. Por tanto, me vi obligado a destacar para la defensa de Noruega seis barcos atlánticos que estaban a punto de zarpar desde sus puertos de Vizcaya hacia el teatro americano, entre ellos cuatro cuyos capitanes ya se habían distinguido especialmente en esas aguas.

Traducido por Otrebla 2001

Durante febrero, una visión más optimista sobre el peligro de un ataque a Noruega parece haber prevalecido gradualmente en el Cuartel General Supremo. Sin embargo, se adhirieron a las órdenes originales de que veinte submarinos debían permanecer en estado de preparación en el teatro noruego, aunque estas órdenes se cambiaron de la redacción 'para la protección de Noruega' del 12 de marzo para leer 'para evitar el paso de convoyes enemigos a Murmansk y Archangel '. Sugerí que para este propósito deberían estar bajo el mando del Almirante Comandante de Aguas del Norte, quien estaba en la mejor posición para realizar un seguimiento de las actividades enemigas en estas áreas. Esto se hizo. Pero los submarinos lograron un éxito limitado en el Ártico, como era de esperar durante los meses de primavera en estas latitudes del norte, a medida que las noches se acortan. El 3 de mayo de 1942,

El Comando de U-boat [escribí] aprecia que la destrucción de la navegación y los suministros en las aguas árticas y el efecto resultante sobre las operaciones terrestres en el teatro de guerra del norte es de gran importancia. Sin embargo, se considera que el amarre de un gran número de submarinos con el fin de atacar convoyes árticos solo puede justificarse siempre que:

una. El éxito anticipado en estas aguas, tanto en el tonelaje real como en el valor estratégico de los cargamentos hundidos, se considera de igual importancia que el éxito que podemos esperar lograr en el Atlántico, y el efecto que ese éxito ejercerá en toda la conducta de la guerra.

B. Así queda asegurada la objeción estratégica de prevenir o al menos rechazar una invasión hostil.

Referencia (*a*) arriba: U-boat Command opina que U-boat

Las operaciones en aguas del norte se ven gravemente perjudicadas por la brevedad de las noches de verano. Los ataques nocturnos que han tenido tanto éxito contra los convoyes en el Atlántico no son posibles. Los ataques submarinos con buen tiempo rara vez tienen éxito, porque los aviones terrestres y portaaviones impiden que los barcos alcancen una posición por delante del objetivo desde el que atacar. Con mal tiempo y marejada es imposible atacar. A este respecto, hay que tener en cuenta que los británicos siempre pueden seleccionar períodos de mal tiempo para el

Traducido por Otrebla 2001

navegando de sus convoyes y, de hecho, aparentemente lo han estado haciendo. Mantener el contacto y evadir la persecución son operaciones difíciles a la luz del día. En su conjunto, las perspectivas de éxito parecerían escasas, y ello se ve respaldado por los resultados obtenidos en los ataques ya entregados a los convoyes [en aguas del Norte]. Con un promedio de dieciséis a veinte barcos contratados, se hundieron 14.400 toneladas en marzo y 26.000 toneladas en abril. Con el mismo número de barcos y suponiendo que pasarían el 48% de su tiempo en puerto, los hundimientos que podrían haberse logrado en el Atlántico durante el mismo período, calculados con el promedio actual de hundimientos por barco y día en el mar, funcionaría en 96.000 toneladas para marzo y 120.000 toneladas para abril.

Referencia (*B*): El mando de submarinos, como se ha dicho con frecuencia antes, sigue opinando que las características del submarino lo hacen inadecuado como instrumento de guerra contra buques de guerra y transportes de movimiento rápido. Siempre llegará demasiado tarde para poder oponerse a los intentos iniciales de desembarco o para entablar fuerzas de escolta fuertes. Solo después de que haya tenido lugar el aterrizaje inicial, el submarino puede esperar lograr algún éxito contra los convoyes que se acumulan, navegando de noche y hacia puntos de desembarco conocidos. Para este último propósito, particularmente en el futuro inmediato, cuando el flujo de nuevos barcos que entran en servicio comience a fluir nuevamente, los barcos siempre estarán disponibles, en cantidad suficiente y en el momento oportuno. Además, hay que tener en cuenta que las defensas antisubmarinas son mucho más fuertes en estas zonas del norte que en el Atlántico y que, en consecuencia, las pérdidas y el número de barcos temporalmente fuera de combate serán proporcionalmente mayores. Esto, a su vez, exigirá más nuestros recursos totales para reemplazos. Las instalaciones de reparación en Noruega y en el hogar son deficientes, y la relación entre el tiempo en el puerto y el tiempo en el mar es insatisfactoria.

Los veinte submarinos estacionados en aguas del norte significan mucho más que una disminución de veinte barcos en el total comprometido en la guerra contra la navegación en el Atlántico.

En resumen, U-boat Command opina que mantener los submarinos en los mares polares no dará sus frutos. En lo que respecta a los posibles aterrizajes enemigos, el submarino puede hacer su mejor contribución hundiendo el barco mientras la invasión todavía está en proceso de preparación, en lugar de intentar oponerse al ataque real en nuestras propias costas.

En ese momento creía, y sigo creyendo, que nuestro esfuerzo bélico general habría sido mejor si hubiéramos aprovechado la oportunidad que ofrecían las condiciones excepcionalmente favorables en el Atlántico y hubiéramos concentrado todos los submarinos disponibles en la guerra contra el transporte marítimo. En 1942, por operaciones ofensivas contra nuestro principal

Traducido por Otrebla 2001

enemigo, Gran Bretaña, teníamos pero *uno* arma eficaz: el submarino; y el modesto número de barcos que poseíamos entonces debería haber sido utilizado únicamente con fines ofensivos. Es interesante notar cómo el enemigo vio este desvío de submarinos hacia el teatro noruego. El Capitán Roskill tiene esto que decir:

Una de las 'intuiciones' de Hitler ahora provocó una afortunada relajación de la presión en el Atlántico occidental ... El 25 de enero, Doenitz recibió una orden totalmente inesperada de enviar ocho barcos a las aguas entre Islandia, las Islas Feroe y Escocia para proteger a Noruega de la esperada invasión; y el plan final de defensa alemán preveía la eliminación de no menos de veinte de los barcos de tamaño mediano para ese propósito. Aunque el propio Doenitz protestó enérgicamente contra la desviación de sus submarinos, el personal naval alemán no parece haber hecho ningún intento serio de contrarrestar la obsesión de Hitler con un argumento razonado en contra de su probabilidad. Ni siquiera representaron cuáles serían las consecuencias en el Atlántico. Inevitablemente, el peso de la ofensiva frente a las costas estadounidenses disminuyó justo en el momento en que había demostrado ser muy rentable. [Roskill, vol. II, págs.

De pasada [el capitán Roskill señala más tarde] es interesante señalar que en abril de 1942 el Sr. Churchill le dijo a los Jefes de Estado Mayor británicos que examinaran la viabilidad de un desembarco en Noruega, con el objeto de aliviar la presión enemiga sobre nuestros convoyes árticos. Su propuesta, sin embargo, nunca llegó a la etapa de planificación seria, porque entraba en conflicto con la estrategia básica de los Aliados, que era atacar primero en el norte de África. [Roskill, vol. II, pág. 101.]

Es, entonces, un hecho que Churchill al menos consideró la idea de un desembarco en el norte de Noruega, pero ni siquiera él pensó en la posibilidad hasta abril de 1942. Sin embargo, en una reseña de la Batalla del Atlántico durante los primeros seis meses de 1942, el Capitán Roskill llega a la siguiente conclusión:

. . . pero el pequeño total disponible a principios de año, combinado con desviaciones a propósitos no rentables, ahora parece haber sido un factor decisivo en la batalla atlántica. [Roskill, vol. II, pág. 104.]

La cuestión del efecto que tuvo esta retirada de los submarinos de la guerra en la navegación en estos primeros meses de 1942 en la conducción de la guerra se abordará más adelante en un examen de la relación entre las pérdidas enemigas y los nuevos barcos construidos.

Sin embargo, para volver a la conducción de la guerra de submarinos en aguas americanas después de

Traducido por Otrebla 2001

el primer ataque, 'Operación Drumbeat' en enero de 1942.

El segundo grupo de cinco grandes submarinos que estaban listos para el mar fueron enviados, como ya he dicho, al mar Caribe a principios de enero. Ellos también iban a lanzar un ataque repentino y concertado. Un barco debía tomar su posición frente a Aruba, un segundo frente a Curazao, ambos en la costa noroeste de la península de Paranagua, y operar contra la navegación que en estas áreas estaba compuesta principalmente por buques tanque. Dos barcos más les habían asignado como área de operaciones el punto focal de las rutas marítimas frente a Trinidad. Los tanques de petróleo en tierra, que estaban muy cerca del mar en Aruba y Curazao, también serían bombardeados de noche, si esto era posible. Para no poner en peligro el elemento sorpresa en la operación principal de hundimiento de barcos, dirigí ese bombardeo de estos objetivos costeros, una operación que, como ha demostrado la experiencia, a menudo tiene un valor muy cuestionable: no tendría lugar hasta después de que se hubiera dado la orden del ataque general y ya se hubieran producido los hundimientos. Para permitirme fijar la fecha del ataque general, se ordenó a las embarcaciones que informaran cuando pasaran los 40 ° de longitud, lo que me permitiría calcular cuándo llegarían a sus respectivas zonas de operaciones. El momento más favorable para las operaciones cercanas a la costa y en las inmediaciones de los puertos fue el período de luna nueva con sus noches oscuras a mediados de febrero. En consecuencia, fijé el 16 de febrero como fecha para el inicio del ataque. se ordenó a los barcos que informaran cuando pasaran los 40 ° de longitud, lo que me permitiría calcular cuándo llegarían a sus respectivas zonas de operaciones. El momento más favorable para las operaciones cercanas a la costa y en las inmediaciones de los puertos fue el período de luna nueva con sus noches oscuras a mediados de febrero. En consecuencia, fijé el 16 de febrero como fecha para el inicio del ataque. se ordenó a los barcos que informaran cuando pasaran los 40 ° de longitud, lo que me permitiría calcular cuándo llegarían a sus respectivas zonas de operaciones. El momento más favorable para las operaciones cercanas a la costa y en las inmediaciones de los puertos fue el período de luna nueva con sus noches oscuras a mediados de febrero. En consecuencia, fijé el 16 de febrero como fecha para el inicio del ataque.

Los submarinos se encontraron con un tráfico de petroleros muy considerable y lograron un éxito inmediato. El teniente comandante Hartenstein (*U — 156*). habiendo hundido dos petroleros, decidió intentar bombardear Aruba. Sin embargo, como resultado de un manejo defectuoso por parte de la tripulación del arma, un proyectil explotó prematuramente en el cañón y Hartenstein se vio obligado a romper el compromiso. El Comandante en Jefe ordenó que el bombardeo costero se reanudara en las noches siguientes. Sin embargo, esto no resultó posible, ya que mientras tanto las luces costeras se habían apagado y era muy difícil determinar las posiciones. El segundo barco que intentó bombardear los tanques de petróleo en Aruba se vio obligado a retirarse e interrumpir la operación cuando aparecieron las patrulleras.

La navegación en estas áreas reaccionó muy rápidamente al ataque; de hecho, más rápido, al parecer, de lo que había sido el caso cuando se lanzó la Operación "Drumbeat No. 1" frente a la costa estadounidense. El transporte marítimo se detuvo primero por un tiempo y luego se redirigió, y las patrullas aéreas se incrementaron considerablemente. Pero como los submarinos operaban principalmente de noche y las direcciones de navegación se transmitían en clair (o, si se transmitían en código, se descifraban rápida y fácilmente), estas medidas tuvieron poco efecto en los hundimientos que los barcos

Traducido por Otrebla 2001

fueron capaces de lograr. Después de los primeros ataques, hice una señal de que los barcos tenían "total libertad de acción", para que no se vieran restringidos a una zona que se había vuelto no rentable como resultado del cambio de ruta del transporte marítimo. Teniente Clausen (*U-129*) llegó hasta la costa de Guayana con buenos resultados. Teniente-comandante Achilles (*U-161*) penetró audazmente en los puertos de Puerto España, Trinidad y Port Castries, Santa Lucía y hundió varios barcos anclados en estos puertos. A principios de marzo, un sexto submarino, *U-126* (Teniente-Comandante Bauer), llegó a la zona y se le asignó como zona operativa el área comprendida entre el Paso de Barlovento y el Canal Viejo de las Bahamas. En quince días, Bauer había hundido nueve barcos y, habiendo gastado todos sus torpedos, pudo unirse a los otros cinco barcos para el viaje de regreso a casa.

Como el primero, este segundo ataque a la navegación en aguas americanas fue un completo éxito, aunque nada se había logrado con el bombardeo de objetivos en tierra.

A principios de febrero, el comando de submarinos recibió un informe de que se anticipaba un aumento en los envíos británicos con destino al norte y al sur frente a Freetown en la costa occidental de África. Esto, por supuesto, se refería al tráfico de la India y el Lejano Oriente a través del Cabo de Buena Esperanza y viceversa. Me parecía bastante probable que se produjera tal aumento. En octubre de 1941 habíamos confirmado que había muy poca actividad en esta área, porque los británicos aparentemente habían desviado la mayor parte de sus embarcaciones hacia el oeste hacia la zona de seguridad panamericana, en la que, se recordará, Hitler, todavía esperando que Estados Unidos permanecería neutral, había prohibido operar a los submarinos. Una vez que Estados Unidos estuvo en guerra con nosotros, sin embargo, y los submarinos operaban en la zona hasta entonces protegida por los estadounidenses, las razones originales para desviar la navegación británica a estas aguas habían dejado de ser válidas. Por el contrario, el rumbo natural a seguir fue volver a la antigua y más corta ruta a lo largo de la costa occidental de África. El atractivo de la idea de enviar, a pesar del gran éxito obtenido entonces frente a las costas americanas, varios submarinos para lanzar un ataque sorpresa en estas aguas orientales del Atlántico se vio reforzado por una consideración adicional. Hasta ahora, la Armada de los Estados Unidos había demostrado ser incapaz de evitar que el Uboat lograra éxitos sobresalientes en sus propias aguas. Sin embargo, una continuación de las pérdidas en aguas estadounidenses en la escala actual sería intolerable para los aliados. Parecía bastante posible, por lo tanto, que los estadounidenses bien podrían repetir a la inversa los acontecimientos de años anteriores y ahora pedirle a Gran Bretaña que les ayude en la guerra contra los submarinos. En ese caso, también era posible, por tanto, que la organización antisubmarina británica en su propia zona del Atlántico oriental se hubiera visto debilitada por la transferencia de algunas de sus fuerzas antisubmarinas al

Traducido por Otrebla 2001

Americanos. Esta apreciación de la posible reacción del enemigo a nuestra conducción de la guerra en aguas estadounidenses me llevó a enviar dos barcos a mediados de febrero para atacar Freetown.

Llegaron a la zona a principios de marzo y descubrieron que la actividad de transporte marítimo al sur y suroeste de Freetown era muy considerable pero espasmódica. Hundieron once barcos. La diversión había valido la pena. Esta reaparición repentina y exitosa de submarinos en esta zona bien pudo haber evitado la transferencia de aún más fuerzas antisubmarinas británicas a la Armada de los Estados Unidos y, por lo tanto, haber contribuido a prolongar las condiciones favorables que se obtenían en aguas estadounidenses. Ahora sabemos que la transferencia de fuerzas navales británicas para ayudar a los estadounidenses a combatir la amenaza de los submarinos había estado 'bajo consideración continua' entre Gran Bretaña y Estados Unidos desde el momento en que nuestras fuerzas aparecieron frente a la costa estadounidense en enero de 1942 y que en a mediados de abril, dos grupos de escolta británicos fueron transferidos a los estadounidenses.

No obstante, las zonas rentables de la costa americana siguieron siendo el principal teatro de operaciones. Llevábamos dos meses librando la guerra en estas aguas. No podíamos prever cuánto tiempo pasaría antes de que las defensas estadounidenses se volvieran lo suficientemente fuertes como para poner fin a los éxitos excepcionales que estaban obteniendo nuestros barcos. Desde mediados de marzo hasta finales de abril de 1942 sólo hubo entre seis y ocho barcos disponibles para aprovechar esta situación preeminentemente favorable, porque ahora estábamos pagando el precio de haber desviado fuerzas para la protección de Noruega.

El comando de submarinos colocó los pocos barcos disponibles en las inmediaciones de la costa este de América. Nuestro objetivo era aprovechar al máximo las condiciones favorables y operar durante el mayor tiempo posible en las áreas donde el transporte marítimo era más denso. Los barcos se mantuvieron cerca de la costa, partiendo de Nueva York y avanzando hacia el sur. Pudieron calcular rápidamente los horarios de navegación seguidos del envío nocturno. La zona del cabo Hatteras resultó especialmente fructífera. En un intento por evitar los ataques de los submarinos, el barco se mantuvo en las aguas poco profundas cerca de la costa. Pero los barcos, sin embargo, realizaron sus ataques, operando de noche en aguas de no más de 4 o 5 brazas de profundidad, es decir, aguas en las que no podrían haber buceado si fueran descubiertos por barcos o aviones de escolta enemigos. Teniente-comandante Hardegen (*U-123*) hundió varios petroleros en aguas poco profundas al noreste de Savannah. Los éxitos totales de los barcos que trabajaban en esta área fueron bastante excepcionales. Hardegen destruyó once barcos, el teniente comandante Mohr (*U-124*) se hundió nueve, teniente comandante

Traducido por Otrebla 2001

Topp (*U-552*), El teniente comandante Muetzelburg (*U-203*) y el teniente comandante Lassen (*U-160*) cada uno se hundió cinco o seis. Demostraron una apreciación rápida y precisa de la situación táctica general, y tomaron riesgos considerables para explotarla al máximo. De esta manera creció una nueva generación de ases de submarinos.

Además de esta área decisiva cerca de la costa, se encontró otro punto focal por una afortunada oportunidad de existir al este del cabo Hatteras. Mientras cruzaba el Atlántico, el teniente comandante Schewe (*U-105*) se había encontrado con un tiempo excepcionalmente malo que había obstaculizado su avance hasta tal punto que temía tener combustible insuficiente para poder operar en la zona frente al cabo Hatteras que le había sido asignada. Por lo tanto, permaneció en una posición a unas 300 millas al este del cabo Hatteras y descubrió que se encontraba en el cruce de tres carriles de navegación que corren al noreste, sureste y noroeste. Esta área resultó ser muy rentable y fue explotada al máximo por los submarinos, particularmente durante el período de luna llena, cuando las operaciones costeras no eran posibles.

Pero a fines de abril se hizo evidente que el enrutamiento del transporte marítimo y las medidas de defensa antisubmarinas en las inmediaciones de la costa estadounidense se estaban volviendo más eficientes. Los envíos ahora comenzaron a pasar por Cabo Hatteras, por ejemplo, solo de día, en diferentes momentos del día y a diferentes distancias de la costa. También disminuyó el número de barcos que navegaban de forma independiente. Había una tendencia general a que los barcos navegaran juntos en lotes, con el resultado de que, cuando pasaba un lote, el mar permanecía vacío durante mucho tiempo hasta que pasaba otro grupo de barcos, pero esta vez en un rumbo diferente, invisible para los submarinos que esperaban. Esto hizo más difícil para estos últimos localizar la navegación, y sus dificultades se agravaron aún más por el hecho de que desde fines de abril las fuerzas antisubmarinas, tanto en el mar como en el aire, se había reforzado considerablemente. Esto fue particularmente cierto en las aguas costeras inmediatas desde donde era obvio que las fuerzas antisubmarinas estadounidenses estaban ansiosas por expulsar a los atacantes alemanes lo antes posible.

Estas dos medidas, sin embargo, el cambio de ruta del transporte marítimo y el fortalecimiento de las patrullas, no fueron lo suficientemente efectivas como para causar una preocupación grave al Comando de U-Boat. Por lo tanto, decidí continuar las operaciones en aguas americanas, afrontando los cambios en la situación a medida que se producían con los contraataques tácticos apropiados. Desde el inicio de estas operaciones, a mediados de enero, hasta finales de abril, solo un submarino, *U-85* (Teniente-Comandante Greger), se había perdido, al este de Cabo Hatteras.

Traducido por Otrebla 2001

Durante el mismo período, los submarinos habían hundido, con certeza, 198 barcos con un tonelaje total de 1.150.675 toneladas, solo en aguas estadounidenses. Incluso esta es una cifra mínima. Ha sido tomado de un relevamiento realizado por la Sección de Estadística del Departamento de la Marina de los Estados Unidos de las áreas en las que se incurrieron las mayores pérdidas durante este período. En este estudio, sin embargo, solo se incluyeron las áreas que mostraban una pérdida mensual de más de siete barcos.

El 14 de abril de 1942, el señor Hopkins, el asesor personal de Roosevelt, que se encontraba en Londres en ese momento, telegrafió al presidente que durante los últimos tres meses los aliados habían perdido 1.200.000 toneladas de transporte, más de la mitad de ellos buques tanque.

Había sido, entonces, en verdad un período de lo más provechoso, durante el cual, por la pérdida de un solo barco, y con las escasas fuerzas disponibles, ciertamente se habían infligido al enemigo pérdidas muy graves.

El submarino había demostrado sin lugar a dudas que era más que un rival para la defensa en aguas estadounidenses. Desafortunadamente, no se puede decir con certeza lo mismo en lo que respecta al sistema defensivo británico en el Atlántico oriental. Mientras cruzaban el Atlántico de forma independiente, los submarinos rara vez habían avistado un convoy en las vastas extensiones del océano. En una ocasión, un submarino se encontró con dos transportes rápidos acompañados de dos destructores. En su primer ataque el barco alemán hundió al destructor *Belmont.* En la persecución posterior de los transportes, que navegaban a 14 nudos, no se dio oportunidad de otro ataque, aunque durante los tres días siguientes se sumaron a la persecución tres barcos más. Con los barcos navegando a esta velocidad, los submarinos no podían obtener una posición desde la que lanzar un ataque.

A finales de febrero *U-155* (El teniente comandante Piening) avistó un convoy a 600 millas al noreste de Cape Race, Terranova, con rumbo suroeste. Era el convoy británico ONS67. Dentro de las 200 o 300 millas había cinco submarinos más. Por más de tres días *U-155* Mantuvo contacto hasta que llegaron los otros barcos. Se hundieron ocho barcos "de los cuales seis eran grandes petroleros". No se perdió ningún submarino.

Sin embargo, contra esta exitosa operación hubo tres hechos que provocaron ansiedad en el Mando de U-Boat. A finales de febrero, mientras regresaba a la base, *U-82* (El teniente Rollmann) avistó un convoy pequeño y aparentemente ligeramente protegido al oeste del Golfo de Vizcaya. Después de un rato, las señales del submarino que indicaban que estaba manteniendo contacto cesaron repentinamente. Ella había sido destruida. A finales de marzo y en la misma zona *U-587* (El teniente comandante Borchert) también avistó un convoy. Ella también estaba

Traducido por Otrebla 2001

destruido. El 15 de abril, cuando *U-252* (El teniente-comandante Lerchen) informó de la presencia de otro convoy en más o menos la misma zona, me molesté mucho y le ordené que procediera con cautela y que no atacara a menos que pudiera hacerlo de noche y desde una posición favorable. Pero este barco también se perdió. Los tres convoyes en cuestión no encajaban en el horario de los convoyes británicos regulares en esta zona que habíamos elaborado. Esto despertó mis sospechas e hice la siguiente entrada en mi diario de guerra:

Creo que es posible que en esta zona, que es atravesada por una corriente constante de submarinos que navegan hacia el oeste, los británicos estén dirigiendo un convoy ficticio, compuesto por buques antisubmarinos especiales, para que actúe como trampa para submarinos. Por lo tanto, se han emitido órdenes de que, al avistar un convoy en la casilla BE (entre 10 ° y 25 ° W de longitud y 43 ° a 50 ° N de latitud), los submarinos no atacarán, sino que se detendrán e informarán. Es incorrecto arriesgar barcos en operaciones subsidiarias que ofrecen perspectivas de éxito cuestionables, mientras que al mismo tiempo el área estadounidense todavía ofrece perspectivas de éxito realmente grande con un riesgo mucho menor.

Mi alusión a un "convoy señuelo" había sido puramente conjetural. No fue corroborado. Como resultado de la incertidumbre sobre las causas de la pérdida de estos tres barcos, surgió en el Comando de U-Boat ese mismo sentimiento de malestar y ansiedad que había surgido cuando Prien, Kretschmer y Schepke se habían perdido en 1941, y el temor de que el Los británicos habían desarrollado, desconocido para nosotros, algún nuevo dispositivo antisubmarino. En 1941, el miedo resultó infundado. Esta vez, sin embargo, no fue así. Ahora sabemos que cuando estos tres barcos fueron destruidos entre febrero y abril de 1942, los británicos estaban utilizando el nuevo dispositivo de localización de radar de onda corta por primera vez. El nuevo aparato de localización por radar de onda corta podía localizar un objetivo a gran distancia y con mucha mayor precisión que el dispositivo de onda larga que se había utilizado hasta ahora y que conocíamos. Por lo tanto, la posición de un submarino podría precisarse tan pronto como apareciera en el horizonte, tanto de noche como con poca visibilidad durante el día. Esto significaba que, en la mayoría de los casos, de día y siempre de noche, el submarino sería "visto" antes de que él mismo pudiera "ver". Roskill escribe:

Si bien el enemigo estaba logrando una destrucción enorme, y uno puede sentirse en gran parte evitable, en el oeste, a cinco mil millas al este, sus experiencias fueron muy diferentes. Las tácticas y armas antisubmarinas británicas, tanto de superficie como aéreas, estaban mejorando rápidamente y, sin que el enemigo lo supiera, el radar.

Traducido por Otrebla 2001

había llegado en una forma que podía ser instalada en barcos y aviones de escolta. Las actividades de nuestros aviones sobre las rutas de tránsito del Golfo de Vizcaya y los contragolpes de nuestras escoltas de convoyes aéreos y terrestres estaban causando al enemigo graves pérdidas y mucha ansiedad. La escolta de superficie del Convoy OS 18 se hundió *U-82* el 6 de febrero, el de la tropa Convoy WS 17 trató de manera similar *U-587* en marzo y en abril *U-252* fue destruido por la escolta de GG82. [Roskill, vol. II, págs. 101–2.]

Las medidas que tomamos tan pronto como nos dimos cuenta de la existencia de este nuevo y efectivo dispositivo de localización de superficie se describirán más adelante.

A mediados de abril de 1942 parecía como si las fuerzas antisubmarinas estadounidenses se hubieran concentrado principalmente frente a la costa este de los Estados Unidos porque era en estas aguas, como ya he dicho, donde sus ataques habían infligido las mayores pérdidas. Por lo tanto, decidí utilizar todos los submarinos que estuvieran disponibles para las operaciones a partir de finales de abril en un ataque simultáneo contra varios otros puntos focales, ampliamente separados, para el envío de la costa estadounidense. Obligaría así al enemigo a dividirse y dispersar sus fuerzas defensivas, retirando porciones considerables de la concentración que acababa de establecer frente a la costa este para proteger otras áreas importantes que ahora estarían igualmente amenazadas.

La implementación de este plan para un 'ataque frontal' contra los estadounidenses se vio facilitada en gran medida por el hecho de que a fines de abril el primer tanque submarino, *U-459* (El teniente comandante von Wilamowitz-Moellendorf), ingresó al servicio. Un tipo XIV, *U-459* Era un gran barco torpe de casi 1.700 toneladas. Como no estaba destinada a fines ofensivos, no llevaba armamento de torpedos y solo montaba cañones AA para su propia protección. Inmediatamente los submarinistas la apodaron "la vaca lechera".

De las 700 toneladas de fueloil que transportaba, podía poner a disposición entre 400 y 600 toneladas, según la duración de su propio viaje, para submarinos operativos. Esto significaba que si doce embarcaciones medianas recibieran 50 toneladas cada una, podrían operar en las zonas más distantes del Caribe; alternativamente, ir toneladas a cada uno de los cinco barcos grandes aumentaría su radio de acción operativo aproximadamente hasta el Cabo de Buena Esperanza.

El 22 de abril *U-459* reunió *U-108* (Teniente-Comandante Scholtz) 500 millas al noreste de Bermuda y llevó a cabo su primera operación de reabastecimiento de combustible. En quince días se habían repostado doce barcos medianos y dos grandes al mismo tiempo.

Traducido por Otrebla 2001

punto de encuentro. La 'vaca lechera' había sido 'agotada' como la llamábamos y regresó a casa. Durante estas operaciones de reabastecimiento de combustible, las interrupciones y retrasos debido al mal tiempo eran, por supuesto, inevitables. Esto había provocado que a veces hubiera varios barcos en el punto de encuentro al mismo tiempo, todos esperando su turno, y estas concentraciones eran peligrosas en sí mismas y siempre me llenaban de recelos.

Los barcos que así habían sido reabastecidos por *U-459* ahora procedieron a tomar posiciones para el nuevo ataque 'frontal'. Unos dieciséis a dieciocho barcos de tamaño mediano se alinearon entre Cape Sable y Key West. Otros nueve operarían en el área comprendida entre el Canal de las Bahamas y el Paso de Barlovento, en el Golfo de México, al sur de Cuba hasta el Estrecho de Yucatán, frente a Curazao, Aruba y Trinidad, y frente a la costa de Guayana.

Por propicias que parecieran ser estas disposiciones, aún me trajeron muchas sorpresas que me enseñaron que en la guerra nunca dejan de surgir nuevos imponderables. A finales de abril cesaron repentinamente los fuertes hundimientos frente a la costa este de América. Como este era un período de luna llena, esperaba que las noches oscuras que siguieran restauraran la situación y que los hundimientos recuperaran su alto nivel anterior. En cambio, hubo un aumento constante de las señales de los submarinos que informaron que no se avistaron embarcaciones. Esta zona cercana a la costa había sido un teatro de operaciones tan rentable contra el transporte marítimo que navegaba de forma independiente durante tanto tiempo, que me resultó difícil aceptar como un hecho irrevocable que había llegado un punto de inflexión y que los estadounidenses habían introducido ahora un sistema de convoyes en sus costas. aguas.

Durante mucho tiempo, los británicos habían estado aconsejando a sus aliados estadounidenses que adoptaran este medio de defensa, que ellos mismos habían encontrado tan satisfactorio. Pero los estadounidenses habían dudado durante mucho tiempo antes de aceptar el consejo que se les dio. A principios de mayo, sin embargo, los primeros convoyes estadounidenses partieron a lo largo de la costa este del Atlántico, y fue por esta razón que entre finales de abril y finales de mayo los submarinos durante largos períodos no avistaron embarcaciones en estas áreas. mientras que sus hundimientos promedio fueron mucho menores que en las semanas anteriores. Solo frente a la costa de Florida las condiciones se mantuvieron favorables. Allí, dos comandantes especialmente dotados, el teniente comandante Cremer (*U-333*) y el teniente comandante Suhren *(U-564),* estaban operando. Ambos lograron igualmente grandes éxitos incluso en aguas poco profundas y gracias a patrullas marítimas y aéreas muy reforzadas. Durante el período de luna llena a fines de abril *U-333* había sido embestida y dañada por un camión cisterna en el que había realizado un ataque sumergido durante la noche. A pesar de los daños sufridos, continuó con sus operaciones en las aguas poco profundas cercanas a la costa. El 6 de mayo

Traducido por Otrebla 2001

mientras realizaba un ataque nocturno fue sorprendida por dos destructores y fue cargada de profundidad durante varias horas seguidas en el agua, algunos de los cuales llegan a pies de profundidad. El barco sufrió más daños, se produjo una fuga y se hundió hasta el fondo. Esta vez, sin embargo, el agua poco profunda resultó ser su salvación. La tripulación logró detener la fuga y reparar los demás daños. Tan silenciosamente como sea posible *U-333* luego se alejó sigilosamente, muy lento y permaneciendo tan profundo como pudo, de modo que una vez más escapó de lo que parecía ser una destrucción segura.

Sin embargo, tomadas en su conjunto, las operaciones de los submarinos frente a la costa este de América tuvieron una mala racha, desde finales de abril hasta mediados de mayo, en la que los mares estaban vacíos de navegación y los éxitos fueron escasos.

Las condiciones en el mar Caribe resultaron ser mucho más favorables. En esta zona, las pérdidas del enemigo fueron excepcionalmente elevadas. Cada uno de los barcos que operaban allí hundió entre seis y diez barcos. Los estadounidenses, aparentemente, no habían anticipado la aparición de submarinos en partes tan distantes del Caribe como el Golfo de México. Una vez más los habíamos golpeado en "un punto débil".

A la luz de las condiciones desfavorables frente a la costa este de América y las condiciones favorables en el Caribe, el comando de submarinos transfirió inmediatamente seis barcos de la primera zona a la última y cuatro submarinos más en el camino a aguas americanas desde el Se enviaron puertos de Bizkaia al Caribe.

Fue gracias a tres petroleros submarinos que ahora habían entrado en servicio: *U-459* (Teniente comandante von Wilamowitz-Moellendorf), *U-460* (Teniente-Comandante Schaeffer) y *U-116* (Teniente Comandante von Schmidt) que pudimos explotar al máximo un teatro de operaciones de lo más fructífero, que se encontraba a 3,000 a 4,000 millas de nuestras bases de Bizkaia y que a su vez se extendía sobre un área de 1,000 por 500 millas. Entre fines de abril y mediados de junio, los submarinos cisterna suministraron fuel oil a veinte de los treinta y siete submarinos que durante tres meses de operaciones se habían embarcado sucesivamente en el Caribe.

Tanto el éxito alcanzado como la economía de esfuerzo requerida fueron muy grandes en este ámbito. *U-195* (El teniente comandante Witte) tuvo un historial excepcionalmente exitoso. En total, solo en mayo y junio se hundieron en el Caribe 148 barcos con un tonelaje total de 752.009 toneladas.

En 1957 el almirante Hoover, quien en 1942 había estado al mando en el Caribe y había hecho todo lo posible con las fuerzas navales y aéreas a su disposición para detener el embate de nuestros barcos, me escribió una carta amistosa en la que decía: 'El

Traducido por Otrebla 2001

Los años 1945-1956 deben haber sido una gran tensión para tus nervios, pero 1942, cuando llevaste a cabo tu asombrosa guerra submarina contra mí en el Caribe, fue, para mí, un período igualmente angustioso.

Sin embargo, a partir de finales de junio, los resultados en estas áreas también comenzaron a deteriorarse. También aquí, como había sucedido frente a la costa este de los Estados Unidos a principios de mayo, se introdujo gradualmente el sistema de convoyes; y se hizo obvio que en un futuro próximo el esfuerzo principal en la guerra de los submarinos tendría que ser reorientado hacia los ataques de la manada de lobos a los convoyes.

Ya a principios de mayo había formado un grupo de ocho barcos en el Atlántico Norte con el propósito de atacar cualquier convoy que pudiera avistar. Como todos los demás barcos, este grupo también recibió la orden de ir hacia el oeste en cumplimiento de mi intención general de aprovechar las condiciones favorables en aguas americanas durante el mayor tiempo posible. Al mismo tiempo, estaba ansioso por emplear al grupo de la mejor manera posible mientras estaba *en camino* a su área operativa. Si el grupo se distribuyera en línea a la máxima distancia durante su viaje hacia el oeste, me pareció que tendría muchas posibilidades de toparse con un convoy británico de regreso a casa. En consecuencia, ordené a los barcos que adoptaran para el 14 de mayo una formación de exploración a lo largo del gran círculo, la distancia más corta entre Terranova y el Canal del Norte, al norte de Irlanda, y más o menos a lo largo de 30 ° de longitud. Desde enero, nuestros submarinos habían abandonado sus ataques a las rutas de los convoyes del Atlántico en favor de las operaciones en las más rentables aguas americanas. Parecía lógico suponer, por lo tanto, que los convoyes británicos de regreso a casa estarían utilizando ahora esta ruta, la más corta, sin tener que preocuparse por desviarse de ella.

Sin embargo, el 11 de mayo, mientras procedía a asumir el cargo que le había sido designado en la línea, *U-569* (El teniente Hinsch) avistó un convoy en las proximidades del gran círculo, navegando hacia el suroeste.

Por tanto, la búsqueda del enemigo que yo había propuesto ya no era necesaria. Inmediatamente se lanzó un ataque contra el convoy por cinco submarinos, que se encontraban en las inmediaciones, y durante la primera noche se hundieron siete barcos. Sin embargo, durante los días de mal tiempo y mala visibilidad que siguieron, el convoy solo fue avistado ocasionalmente. En un intento por recuperar el contacto con él, el comando de submarinos ordenó a los botes que se extendieran a lo largo de una línea de patrulla, pero el convoy logró deslizarse sin ser visto a través de un espacio en la línea que había sido causado por la falla de uno de los botes para asumir su cargo designado a tiempo.

Los seis barcos que habían realizado este ataque fueron luego reabastecidos en una reunión.

Traducido por Otrebla 2001

punto 600 millas al sur de Cape Race.

Nuestra sección criptográfica había establecido la presencia de un convoy HX de regreso a casa en el área del gran círculo, y los submarinos mismos habían avistado por un breve tiempo, en la niebla, un convoy más hacia el oeste en la misma vecindad. Esto pareció confirmar mi suposición de que los británicos estaban usando esta ruta. Por lo tanto, decidí que los seis barcos, habiendo reabastecido su combustible, debían permanecer en el Atlántico occidental a la espera de los convoyes. El hecho de que las perspectivas en aguas americanas se hubieran deteriorado mientras tanto fue otro factor que contribuyó a esta decisión.

El 1 de junio se avistó otro convoy, el ONS96. Un fuerte vendaval del oeste arruinó el ataque y tuvimos que esperar seis días antes de que apareciera otro convoy. De aquí se hundieron la corbeta Mimosa y cuatro mercantes (19.500 toneladas).

A principios de junio, volví a formar un grupo de varios barcos que debían zarpar hacia el Atlántico occidental aproximadamente al mismo tiempo. Este grupo recibió instrucciones de interceptar, en su salida, un convoy británico de regreso a casa desde Gibraltar. *U-552* (El teniente comandante Topp) hundió cinco de los barcos de este convoy. Entonces, esta desviación, que de ninguna manera afectó la misión posterior del grupo en el Atlántico occidental, había valido la pena.

Dentro del alcance de esta narrativa, no es posible describir todas las operaciones emprendidas durante la primera mitad de 1942, ni mencionar los nombres de todos los submarinos y sus capitanes y rendir homenaje a sus logros. Una revisión de los primeros seis meses del año muestra que los resultados obtenidos habían superado con creces las altas expectativas que tenía el Comando de U-Boat en enero, cuando se iniciaron las operaciones en aguas estadounidenses. Al principio, las medidas defensivas del enemigo habían sido menos efectivas de lo que se había anticipado, y tardó más de lo que esperaba para fortalecer sus defensas y organizar una ruta controlada de su envío. Los éxitos logrados por un pequeño número de submarinos fueron extraordinarios. Durante los primeros seis meses de 1942, los submarinos de las Potencias del Eje hundieron 585 barcos con un tonelaje total de 3.080.934 toneladas brutas. De estos, con mucho, la mayor parte fue hundida por submarinos alemanes en aguas estadounidenses. Frente a estos éxitos se situó la pérdida comparativamente pequeña de veintiún submarinos alemanes, lo que representa un promedio mensual del 3,9 por ciento de todos los barcos en el mar. De estos veintiún barcos, siete se perdieron en el Mediterráneo y sólo seis en aguas americanas, a pesar de que esta última zona era el punto focal de nuestras operaciones. El cociente efectivo de todos los barcos en el Atlántico, que en enero se situó en 209 toneladas por barco y día en el mar, aumentó en febrero a 278 toneladas y en marzo a 327 toneladas. En abril bajó a 255 toneladas, pero en mayo y junio 9 por ciento de todos los barcos en el mar. De estos veintiún barcos, siete se perdieron en el Mediterráneo y sólo seis en aguas americanas, a pesar de que esta última zona era el punto focal de nuestras operaciones. El cociente efectivo de todos los barcos en el Atlántico, que en enero se situó en 209 toneladas por barco y día en el mar, aumentó en febrero a 278 toneladas y en marzo a 327 toneladas. En abril bajó a 255 toneladas, pero en mayo y junio 9 por ciento de todos los barcos en el mar. De estos veintiún barcos, siete se perdieron en el Mediterráneo y sólo seis en aguas americanas, a pesar de que esta última zona era el punto focal de nuestras operaciones. El cociente efectivo de todos los barcos en el Atlántico, que en enero se situó en 209 toneladas por barco y día en el mar, aumentó en febrero a 278 toneladas y en marzo a 327 toneladas. En abril bajó a 255 toneladas, pero en mayo y junio

Traducido por Otrebla 2001

volvió a subir a 311 y 325 toneladas, respectivamente. En estos cálculos he incluido los barcos que se habían desviado para la protección de Noruega y que habían logrado un éxito menor. Si se omiten, el tonelaje hundido por barco y día en el mar aumenta unas 50 toneladas en cada caso. La cifra de 50 toneladas por barco por día también representa el tonelaje que no pudimos hundir, gracias a las disposiciones noruegas; y eso, en conjunto, ascendió a algo así como 500.000 toneladas brutas.

Traducido por Otrebla 2001

Gran almirante Doenitz

Doenitz en 1917, como oficial de guardia en el U-39.

Traducido por Otrebla 2001

Hitler, Doenitz y Goering (Biblioteca de imágenes de Radio Times Hulton)

Traducido por Otrebla 2001

Traducido por Otrebla 2001

Doenitz y el almirante Parona

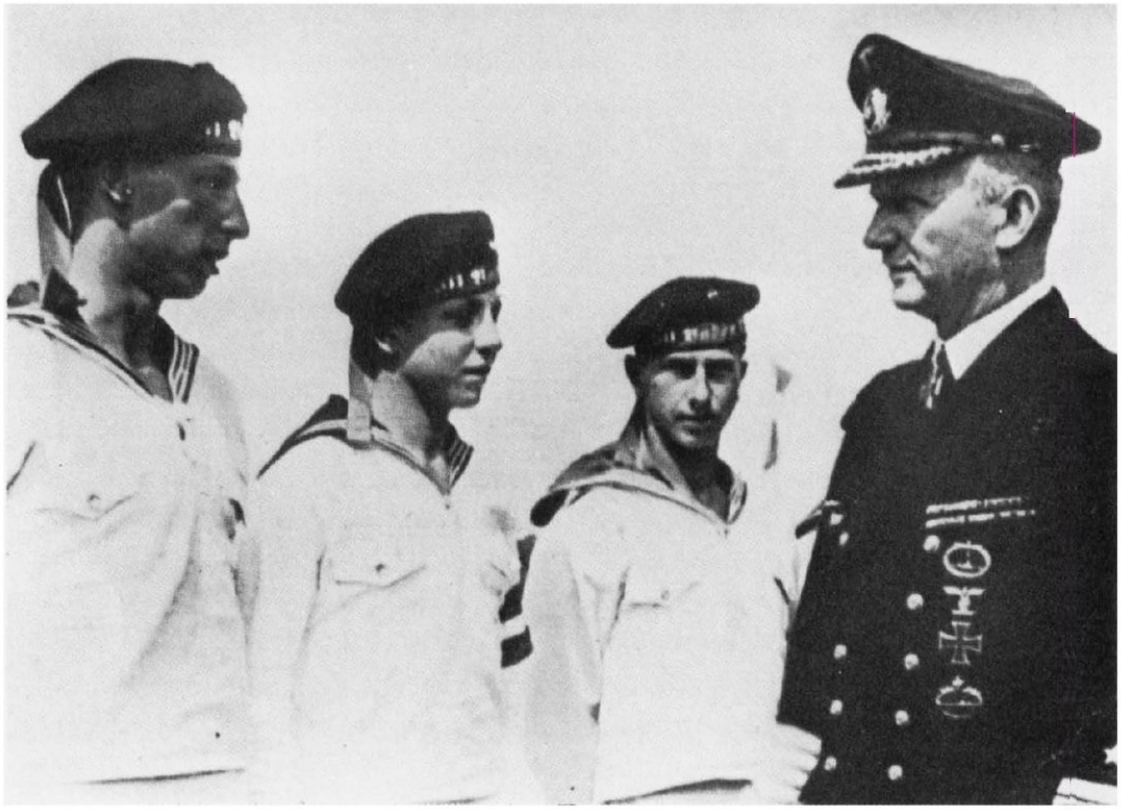
Traducido por Otrebla 2001

Traducido por Otrebla 2001

Doenitz y Prien (Keystone Press)

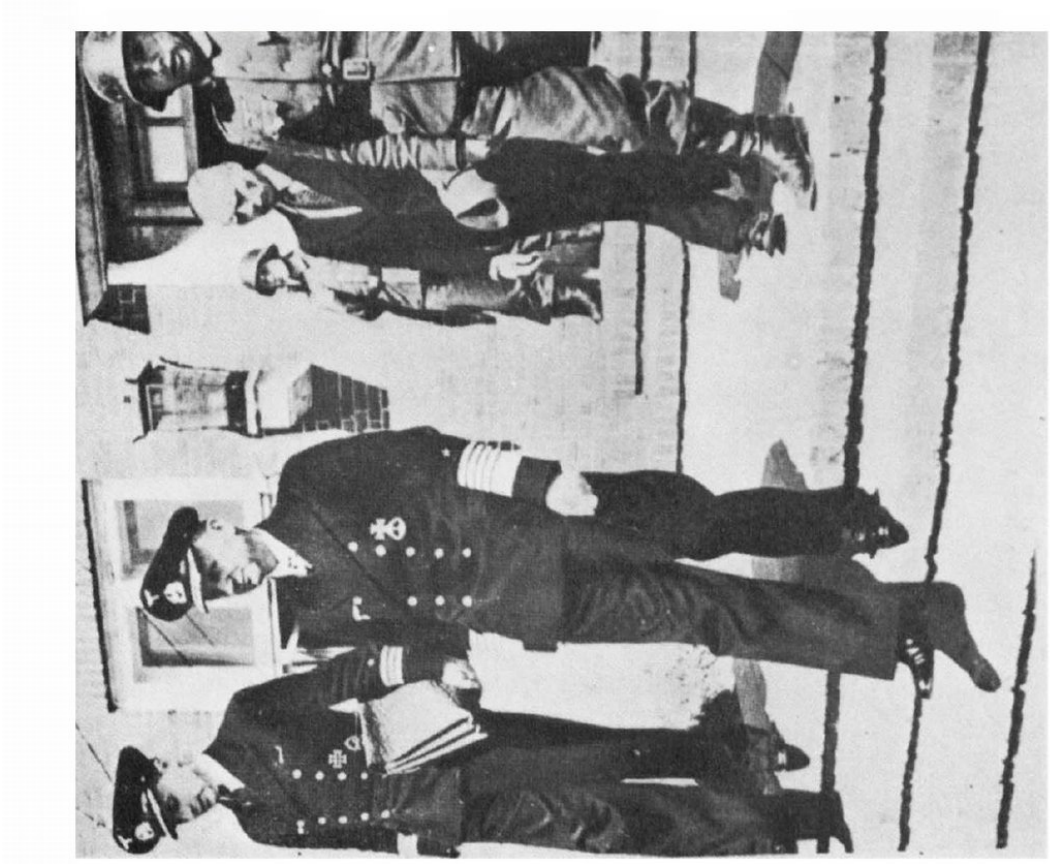
Speer y Doenitz (Keystone Press)

Traducido por Otrebla 2001



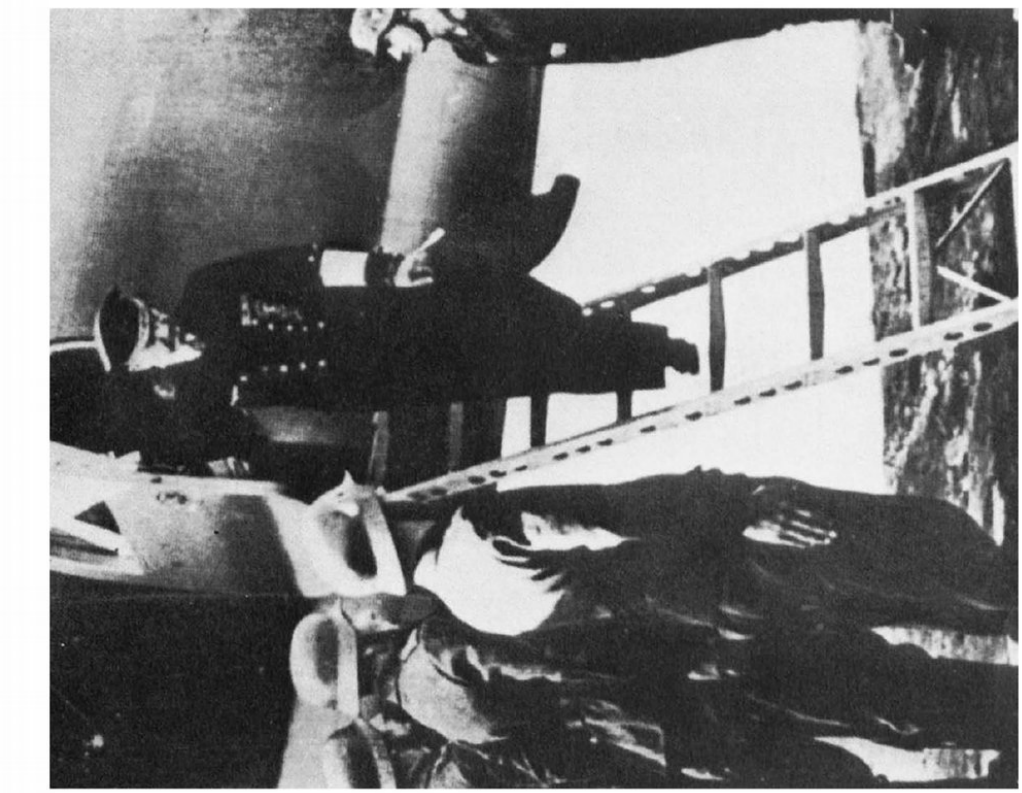
Doenitz revisando la Organización Naval de las Juventudes Hitlerianas (Keystone Press)

Traducido por Otrebla 2001



Doenitz llega a Wilhelmshaven para inspeccionar la Marina (Keystone Press)

Traducido por Otrebla 2001



Doenitz dejando la sede en Flensburg después de entregar el Alto Alemán

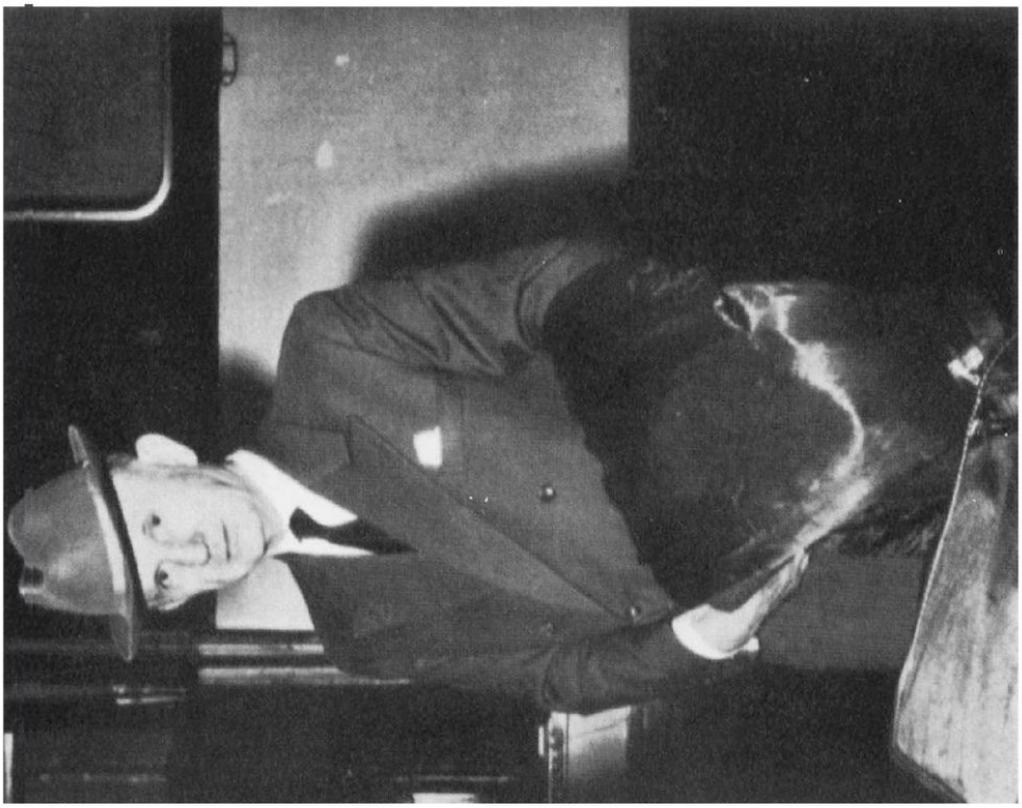
Comando (pulsación trapezoidal)

Traducido por Otrebla 2001

Speer, Doenitz y Jodl después de su arresto el 23 de mayo de 1945 (Imperial War Museo)

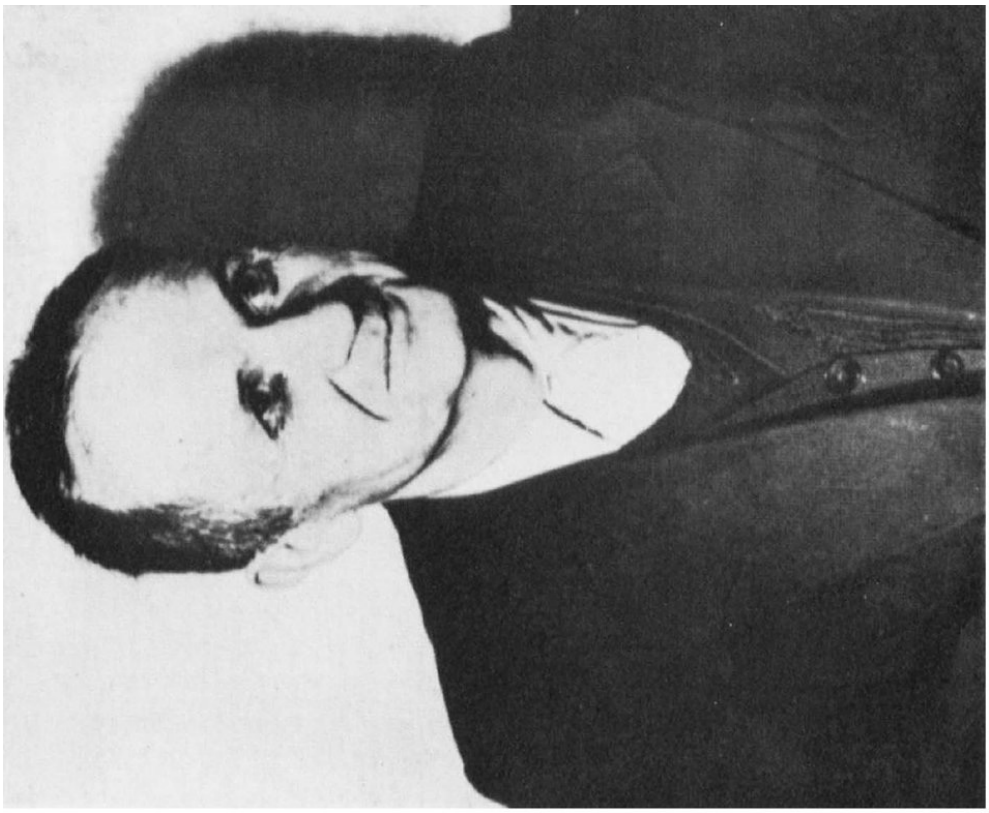
Traducido por Otrebla 2001

PRUEBAS DE NUREMBERG Fila posterior de izquierda a derecha: Doenitz, Raeder, Schirach, Sauckel Fila delantera: Goering, Hess, Ribbentrop, Keitel, Kaltenbrunner (Imperial Museo de la Guerra)



Doenitz en su celda de Nuremberg, noviembre de 1945 (Keystone Press)

Traducido por Otrebla 2001



Doenitz desde su liberación de prisión (Keystone Press)

Traducido por Otrebla 2001

Traducido por Otrebla 2001

Raeder (izquierda), Doenitz (centro) con Hitler tras el regreso de U29 y el hundimiento de HMS Courageous en 1939 (Bibliothek für Zeitgeschichte)

Traducido por Otrebla 2001

Traducido por Otrebla 2001

Raeder (izquierda) y Deonitz en 1939 después de regresar a la base del U47 tras la hundimiento del Royal Oak. Bibliothek für Zeitgeschichte

Traducido por Otrebla 2001

Traducido por Otrebla 2001

Mussolini, Doenitz y Hitler, 20 de julio de 1944 (Bibliothek für Zeitgeschicte)

Traducido por Otrebla 2001

Traducido del inglés al español - www.onlinedoctranslator.com

Traducido por Otrebla 2001

Sede de U-Boat, París, principios de 1943. A la izquierda, el oficial al mando de U514 reportando a Doenitz.

Derecha, contralmirante Godt. (Bibliothe für Zeitgeschichte)

Traducido por Otrebla 2001

Korvetten Kapitan Hessler, comandante del U107, en 1941 durante la gira más exitosa de todos los U Boat. Yerno de Doenitz, escribió la referencia obra El submarino en el Atlántico 1939-1945 (Bibliothek für Zeitgeschichte)

Traducido por Otrebla 2001

13. BATALLAS DE CONVOY Y OPERACIONES A DISTANCIA

Julio-septiembre de 1942

La principal tarea de los submarinos es la guerra contra la navegación enemiga; aún falta de submarinos; es necesario un mejor mantenimiento; superioridad del dispositivo de detección británico y fortalecimiento de las patrullas aéreas británicas en Vizcaya; medidas defensivas alemanas; los convoyes del Atlántico siguen siendo el objetivo principal; éxitos en el Gran Círculo. —Áreas subsidiarias de operaciones — Brasil y Freetown —comienzan a disminuir los éxitos en aguas americanas y caribeñas — Brasil declara la guerra.

DURANTE LOS MESES de los grandes éxitos de los submarinos en aguas americanas, la cuestión crucial de la guerra contra el transporte marítimo se sometió una vez más a un escrutinio minucioso tanto en el Alto Mando Naval como en el Mando de U-boot.

En la instrucción No. I del Cuartel General Supremo, fechada el 31 de agosto de 1939, la tarea principal de la Armada alemana se definía como "librar una guerra contra el transporte marítimo, con Gran Bretaña como el principal enemigo".

Este objetivo, como se ha visto, era acertado. Solo destruyendo el tonelaje aliado podríamos asestar a Gran Bretaña un golpe decisivo. La vida del pueblo británico dependía del transporte marítimo, y también del transporte marítimo se basaba la capacidad de Gran Bretaña para hacer la guerra; o, como dice Churchill:

La Batalla del Atlántico fue el factor dominante durante toda la guerra. Ni por un momento podríamos olvidar que todo lo que sucedía en otros lugares, en tierra, en el mar o en el aire, dependía en última instancia de su resultado, y en medio de todas las demás preocupaciones, vimos su suerte cambiante día a día con esperanza o aprensión. [Churchill, vol. V, pág. 6.]

Traducido por Otrebla 2001

En la Sección 3 del Alto Mando Naval se recopilaron todos los informes que recibimos con respecto a las pérdidas de buques enemigos y la medida en que podría reemplazarlos por nuevas construcciones. En condiciones de guerra, era de esperar que la información sobre estos dos temas nos llegara sólo después de un lapso de tiempo bastante considerable; de hecho, hubo algunos hechos que no supimos hasta después de que terminó la guerra. En cualquier caso, sin embargo, el Alto Mando Naval había asumido, incluso en los años antes de que Estados Unidos entrara en la guerra, que la industria de la construcción naval estadounidense estaría a disposición de Gran Bretaña para compensar las pérdidas de transporte en las que había incurrido. Que esta era una suposición correcta lo demuestra
—Entre otras cosas— la carta de Churchill de diciembre de 1940 a Roosevelt, cuyo contenido nos llegó a conocer sólo después del final de la guerra. En él pide el apoyo estadounidense con las siguientes palabras:

Además, es indispensable que el tonelaje mercante disponible ... se incremente sustancialmente más allá del millón y cuarto de toneladas por año, que es lo máximo que podemos construir ahora ... no menos de tres millones de toneladas de capacidad adicional de construcción de buques mercantes ser requerido. Solo Estados Unidos puede suplir esta necesidad. [Churchill, vol. II, pág. 499.]

En junio de 1941, el Alto Mando Naval estimó que Gran Bretaña y Estados Unidos juntos podrían construir millones de toneladas de transporte marítimo al año. Un año después, a mediados de 1942, se recibió un informe de un programa de construcción naval estadounidense, que preveía la construcción de 2.290 barcos con un tonelaje total de 16,8 millones de toneladas entre el otoño de 1939 y finales de 1943. De este total 15,3 3 millones se construirían toneladas en 1942 y 1943. El Alto Mando Naval opinaba que estas cifras bien podrían tener algún fundamento, aunque muchos de los expertos en transporte marítimo alemanes dudaban de que tal resultado pudiera lograrse en tan poco tiempo.

El Mando de Submarinos, que fue informado por el Alto Mando Naval de todas las cuestiones que afectaban al tonelaje, aceptó en principio y por precaución las cifras máximas indicadas en el informe.

La tabla de al lado muestra las cifras a las que llegó la Sección 3 del Alto Mando Naval a mediados de 1942 y las que el Mando de U-Boat consideró posibles. Las cifras de la Sección 3 están contenidas en el Diario de Guerra del Alto Mando Naval, Parte C / 1942. Las cifras del U-boat Command son extractos de un*ayuda memoria* de un informe verbal que presenté a Hitler el 14 de mayo de 1942, por orden del Comandante en Jefe. A efectos de comparación, las cifras reales de la

Traducido por Otrebla 2001

también se muestra el período de referencia, posteriormente extraído de fuentes británicas.

Sobre la base de la estimación anterior del U-boat Command, para no hacer más que seguir el ritmo del nuevo tonelaje que se está construyendo, en otras palabras, simplemente para evitar un aumento en el tonelaje total del enemigo, deberíamos en 1942 hundir 700.000 toneladas de envio por mes. (O, si las cifras reales de fuentes británicas se toman como base en el cálculo, 590,000 toneladas por mes). Solo hundimientos superiores a 700,000 toneladas (o 590,000 toneladas) por mes representarían una reducción del tonelaje total disponible para el enemigo. Por otro lado, desde 1942 en adelante, cualquier disminución en su tonelaje total disponible resultaría una desventaja aún más grave para el enemigo que antes, porque sus requisitos esenciales en el transporte marítimo habían aumentado drásticamente y las necesidades cada vez mayores de las campañas en el extranjero tenían que satisfacerse.

ENVÍO NUEVO CONSTRUIDO EN MILLONES DE TONELADAS

	1942			
	USA	*Britain*	*Canada*	*Total*
Section 3 estimate	5·4	1·1	0·5	7·0
U-boat Command estimate ..	6·8	1·1	0·6	8·09
Actual (from British sources) ..	5·19	1·3	0·6	7·09
	1943			
	USA	*Britain*	*Canada*	*Total*
Section 3 estimate	900,000 tons per month			10·8
U-boat Command estimate ..	8·7	1·1	0·5	10·3
Actual (from British sources) ..	12·29	1·2	0·9	14·39

El Alto Mando Naval creía que los esfuerzos combinados de todas las fuerzas armadas de las tres potencias del Eje lograrían resultados considerablemente superiores a los hundimientos de 700.000 toneladas por mes. Después de la guerra, nos dimos cuenta de que, si bien las reclamaciones alemanas sobre el tonelaje hundido por los submarinos eran, después del escrutinio del Alto Mando Naval, solo ligeramente optimistas, las afirmaciones hechas por el*Luftwaffe* y las fuerzas armadas japonesas estaban muy por encima de la realidad.

Esta relación entre barcos hundidos y barcos construidos muestra claramente las graves consecuencias que se derivaron para el esfuerzo bélico alemán del fracaso de nuestro liderazgo en hacer todo lo posible para iniciar un programa de construcción de submarinos rápido y grande incluso tan tarde como el estallido de la guerra y desde nuestra incapacidad para utilizar incluso los escasos recursos de los submarinos que poseíamos exclusivamente para llevar a cabo su función principal, la destrucción de la navegación enemiga.

Durante la primera mitad de 1942, el comando de submarinos vio el progreso de la

Traducido por Otrebla 2001

guerra submarina con creciente ansiedad, a pesar de los grandes éxitos del momento. Creció mi convicción de que se había perdido un tiempo irrecuperable. Ya habíamos estado en guerra con Gran Bretaña durante dos años y medio, y todavía solo una pequeña fracción de la cantidad de submarinos estaba disponible, que eran esenciales si queríamos lograr la alta tasa de hundimiento requerida y que yo mismo había logrado. exigido en 1939.

Durante la guerra, la comprensión de que Estados Unidos aumentaría considerablemente la construcción de barcos mercantes debería haber tenido un solo efecto sobre el Alto Mando alemán; debería haberles instado a utilizar todos los medios disponibles para aumentar la cantidad de tonelaje que estábamos hundiendo. Esto se lo señalé a Hitler cuando le informé verbalmente el 14 de mayo de 1942:

Solo puedo enfatizar una y otra vez que lo esencial es hundir los barcos lo antes posible, infligir pérdidas al enemigo lo antes posible y con el mayor número posible de submarinos actualmente en el mar y operando contra él. Lo que hundimos hoy resultará mucho más eficaz que cualquier cosa que pudiéramos hundir en 1943.

Sobre la cuestión de si importaba dónde se hundían los barcos, o si deberíamos apuntar nuestros ataques principalmente a un tráfico específico, escribí en el Diario de guerra del comando de submarinos el 15 de abril de 1942:

La navegación del enemigo constituye una única gran entidad. Por tanto, es irrelevante dónde se hunde un barco. Una vez destruido, debe ser reemplazado por un barco nuevo; y eso es eso. A la larga, el resultado de la guerra dependerá del resultado de la carrera entre hundimientos y nuevas construcciones. Pero el centro tanto de la construcción naval como de la producción de armamento se encuentra en Estados Unidos. Por lo tanto, si voy por el centro, y particularmente por los suministros de petróleo, estoy llegando a la raíz del mal. Cada barco hundido no solo se pierde un barco más, sino un golpe que golpea tanto el transporte marítimo como la producción de armamento al mismo tiempo y en su origen.

El tonelaje es también el factor decisivo en cualquier plan que prevea el uso de Gran Bretaña como base para las operaciones en Europa. Porque sólo puede utilizarse si se dispone del tonelaje necesario. Un aumento de los armamentos británicos no permitirá por sí solo el establecimiento de un segundo frente en Europa. El hundimiento de barcos, entonces, independientemente de dónde ocurra, hace una contribución directa a la

Traducido por Otrebla 2001

defensa de Francia y Noruega. De hecho, la cantidad de transporte que puede hundir un submarino es quizás una contribución mayor a la defensa de Noruega que la protección directa que puede ofrecer un submarino estacionado en aguas noruegas.

Por lo tanto, soy de la opinión de que el tonelaje debe buscarse en aquellas localidades donde, desde el punto de vista de las operaciones de los submarinos, se puede encontrar más fácilmente, y donde, desde el punto de vista de mantener bajas nuestras propias pérdidas, puede ser destruido más fácilmente. Es infinitamente más importante hundir barcos cuando y donde podamos que sacrificar hundimientos agregados para concentrarnos en hundimientos en cualquier localidad en particular. Las importaciones a Estados Unidos son tan importantes, en mi opinión, como las importaciones a Gran Bretaña, y por lo tanto creo que el punto focal de nuestras operaciones debe permanecer, como antes, en el área frente a la costa este de Estados Unidos mientras la fuerza de Las defensas antisubmarinas y las perspectivas de éxito de los submarinos permanecen aproximadamente como están en el momento actual.

¿Cómo se había desarrollado la situación en lo que respecta al número de submarinos durante la primera mitad de 1942? En la segunda mitad de 1941 habían entrado en servicio una media de veinte barcos por mes. Como un submarino normalmente requiere cuatro meses entre la puesta en servicio y el inicio de su primera patrulla operativa, supuse que podría contar con un aumento de veinte barcos por mes durante los primeros meses de 1942. Sin embargo, las cosas resultaron de otra manera. El invierno de 1941-1942 fue particularmente severo. Los puertos alemanes del Báltico y toda la parte sur del Báltico se congelaron. Las áreas de entrenamiento de submarinos se volvieron inutilizables. Cesaron todas las actividades. La mera instrucción a bordo de un barco parado no fue suficiente. Se produjeron retrasos muy considerables en la preparación de las tripulaciones hasta un estado de competencia operativa. El trabajo en los astilleros de construcción naval también se vio frenado por el frío extremo, lo que provocó aún más retrasos. Como resultado, el promedio mensual de barcos nuevos que entraron en funcionamiento para el período de enero a marzo fue de trece, en lugar de los veinte previstos, y para el período de abril a junio esta cifra se redujo a diez.

Además, de estos sesenta y nueve barcos que entraron en servicio en los primeros seis meses de 1942, veintiséis o casi el 40 por ciento fueron desviados a aguas noruegas y dos enviados al Mediterráneo.

En el Atlántico se habían perdido doce submarinos, por lo que la incorporación de estos sesenta y nueve nuevos barcos representó en realidad un aumento de sólo veintinueve de nuestras fuerzas comprometidas en la guerra contra la navegación en el Atlántico y el 1 de julio de 1942. , el número total de barcos que operaban allí era de ciento uno. De éstos, un promedio diario de cincuenta y nueve estaban en el mar y cuarenta y dos en reacondicionamiento de puertos. De los cincuenta y nueve

Traducido por Otrebla 2001

en realidad en el mar, diecinueve participaron activamente en operaciones y el resto se dirigía hacia o desde sus áreas operativas.

Cuando Hitler pidió un grupo operativo de submarinos el 21 de junio para oponerse a un posible desembarco angloamericano en Madeira y las Azores, protesté. Si se concedía, la solicitud de Hitler significaba que una vez más propusimos utilizar nuestras escasas fuerzas de submarinos con fines defensivos y que, una vez más, deberíamos quedarnos sin el número necesario para llevar a cabo nuestra guerra contra el transporte marítimo. Las objeciones que planteé fueron las siguientes:

1. La tarea más importante y, en mi opinión, la más decisiva de la U-
El brazo del barco es el hundimiento del tonelaje enemigo y, en vista del programa de construcción enormemente ampliado previsto por el enemigo para los próximos años, los hundimientos rápidos son vitales.

2. Todas las demás tareas, por lo tanto, excepto, por supuesto, la acción defensiva en un peligro por lo que agudo que podría resultar en la pérdida de la guerra — debe considerarse como secundario a lo establecido en (i) anterior.

3. Debo asumir que la demanda de un grupo operativo de submarinos para proteger Madeira o las Azores contra la acción del enemigo se hizo bajo un malentendido en cuanto a la situación actual de los submarinos. Por tanto, adjunto un informe sobre la situación, al 24 de junio.

Después de dar estas cifras, continué diciendo:

En vista del pequeño número disponible en la actualidad, cualquier desvío de barcos bien puede tener graves consecuencias, particularmente en este momento, cuando se debe suponer que las condiciones aún excepcionalmente favorables en el mar Caribe se deteriorarán en breve, tan pronto como el enemigo se apodere. sube o redirige su envío, introduce un sistema de convoyes y refuerza sus defensas antisubmarinas. Esto significa, en efecto, que no seremos capaces, ni siquiera con mayores fuerzas, de lograr más adelante la misma medida de éxito, como se está logrando ahora con un número menor de barcos. Lógicamente, por tanto, parecería que *Debe atacar ahora y con todas las fuerzas a nuestra disposición.*

En un esfuerzo por disminuir el tiempo dedicado a las reparaciones de los astilleros, volví a presentar una solicitud para un aumento en el número de hombres que trabajan en los astilleros de reparación de submarinos. Cerré mi solicitud con las siguientes palabras:

Traducido por Otrebla 2001

El Comando de Submarinos considera la solución de este problema laboral como la tarea más importante de la Armada, si queremos tener éxito en la creación rápida de una gran flota de submarinos con la que lograr un gran y decisivo éxito.

Su solución también se considera más urgente en la coyuntura actual, cuando es fundamental hundir la mayor cantidad posible de buques este año, antes de que el fortalecimiento de las defensas del enemigo y la expansión de su programa de construcción naval comiencen a perjudicar materialmente la eficacia de U -Barco de guerra.

Esta vez, el Alto Mando Naval apoyó las opiniones que había presentado con respecto a los submarinos para la protección de las Azores, y Hitler retiró su demanda.

Junto con estos esfuerzos para obtener más barcos, una de las principales preocupaciones del U-boat Command era el mantenimiento de la eficiencia de los barcos que ya estaban operativos. Ya he descrito la forma en que nos habían perturbado enormemente algunas pérdidas importantes. Seguimos con especial interés las operaciones contra los convoyes en mayo y junio, en un esfuerzo por determinar si había alguna evidencia que demostrara que los británicos habían desarrollado nuevos métodos de defensa o estaban en posesión de algún nuevo dispositivo de detección, particularmente cualquier dispositivo para localizar un barco en la superficie.

El 17 de junio de 1942, en un intercambio de señales cifradas, pedí y obtuve sus opiniones sobre el tema del mejor capitán del grupo de submarinos que atacaba al Convoy ONS100, el teniente comandante Mohr:

(De U-boat Command. 1507.) ¿Ha encontrado personalmente alguna vez un dispositivo de localización en la superficie?

(Del teniente comandante Mohr. 1510.) Ayer tuve que retirarme a gran velocidad siete veces en total para no atacar a los destructores. En cada caso, el atacante parecía, por su porte, aparecer sobre el horizonte en el lugar crítico. Buceado dos veces. Los destructores lanzaron cargas de profundidad al azar y desaparecieron. En los demás casos no creo que me vieran. El rumbo en zig-zag dirigido por los destructores fue, en mi opinión, una maniobra normal, ya que nunca vinieron directamente hacia mí y no alteraron el rumbo cuando tomé una acción evasiva.

El teniente comandante Mohr, en otras palabras, no creía que los británicos

Traducido por Otrebla 2001

Los destructores lo habían localizado por primera vez mientras estaba en la superficie antes de lanzar su ataque. Su razón para pensar esto fue porque no lo dirigieron directamente al atacar.

Cuando los barcos regresaron de sus operaciones contra convoyes durante mayo y junio, el comando de submarinos interrogó a sus capitanes muy de cerca, con especial referencia a la posible existencia de algún nuevo dispositivo enemigo para la ubicación en la superficie. A fin de cuentas, parecía haber más pruebas en contra de la existencia de un dispositivo de este tipo que a favor de él. Llegamos a la conclusión de que, en lo que respecta a la protección de estos convoyes en particular, no se había utilizado ningún nuevo dispositivo de localización, o al menos ningún dispositivo con un alcance considerable. Sin embargo, pronto se nos presentaría una prueba contundente de que un dispositivo nuevo y muy eficiente estaba, de hecho, en funcionamiento.

Desde 1941 los británicos habían mantenido intensas patrullas aéreas sobre el golfo de Vizcaya, por donde tenían que pasar nuestros submarinos en su camino hacia y desde sus bases en el oeste de Francia. Los submarinos, sin embargo, no habían tenido ninguna dificultad para hacer la travesía, ni de noche ni de día, cuando el tiempo estaba despejado y la visibilidad era buena. Durante el día, el vigía de la torre de mando divisó el avión antes de que el piloto avistara el submarino, y este último siempre pudo bucear a tiempo. Por la noche, ningún avión pudo detectar un submarino navegando en la superficie. Sólo de vez en cuando, con mal tiempo o en condiciones de visibilidad rápidamente cambiante, un submarino era capturado en la superficie y bombardeado; y en estos casos era obvio que el submarino y el avión se habían avistado repentina e inesperadamente en más o menos el mismo momento.

Desde principios de 1942 observamos que los británicos habían reforzado sus patrullas aéreas sobre el golfo de Vizcaya y utilizaban aviones más rápidos. Supusimos que los ataques ocurrirían en noches brillantes a la luz de la luna, pero de hecho ocurrió un número creciente de ataques sorpresa durante el día. Era difícil creer que esto se debiera a la negligencia por parte del vigía, que debería haber visto el avión antes; Por lo tanto, creció la sospecha de que los aviones británicos, que siempre lanzaban sus ataques fuera del sol o de las nubes, debían haber localizado el submarino de antemano y haber tomado posición para lanzar su ataque mientras aún estaban fuera de la vista del objetivo. . Nuestras sospechas se confirmaron en junio, cuando por primera vez los submarinos en el Golfo de Vizcaya fueron atacados desde el aire en una noche oscura. De repente, se había encendido un reflector a una distancia de 1.000 o 2.000 yardas y había captado de inmediato el submarino. Las bombas siguieron inmediatamente. En junio, tres embarcaciones que se dirigían a sus zonas de operaciones resultaron gravemente dañadas en el Golfo de Vizcaya de esta forma,

Traducido por Otrebla 2001

incapacitado para sumergirse y obligado a regresar a la base.

El mando de submarinos siempre había mantenido un estrecho contacto con la rama técnica del Alto Mando Naval responsable de la radiogoniometría. Por lo tanto, cuando en la primavera de 1942 se produjo un marcado aumento en el número de estos ataques sorpresa, preguntamos a los expertos si se creía posible que una aeronave localizara un submarino antes de que estuviera a la vista y antes de que pudiera lanzar. un ataque dirigido. Las respuestas recibidas fueron evasivas o negativas. Se pensaba que localizar un objeto tan pequeño como un submarino en la superficie era extremadamente difícil y, con algo parecido a un mar corriendo, la distancia a la que podría hacerse sería, en cualquier caso, extremadamente corta. Esta opinión, sin duda, se basó en la experiencia adquirida por la marina en el uso del equipo de localización normal que operaba en onda larga. Desconocido para nosotros los británicos habían desarrollado un tipo de radar que operaba en onda corta. Por nuestra parte, sin embargo, no se había llevado a cabo la investigación básica necesaria sobre este tema, con el resultado de que desconocíamos por completo el rango mucho más largo y la mayor precisión que se podía obtener utilizando longitudes de onda más cortas.

Pero después de que los ataques británicos, entregados en noches oscuras, no nos dejaran más dudas sobre el tema, se celebró una reunión en mi sede en París con los técnicos del Alto Mando Naval, y se decidieron las siguientes medidas:

Los submarinos estarían equipados de inmediato con receptores de búsqueda con los que pudieran determinar si estaban siendo detectados o no.

Los submarinos deben estar equipados lo antes posible con su propio equipo de radar, a pesar de la gama limitada del modelo actual.

Se realizaría una investigación para ver si sería posible aislar un U-boot contra radio localización de tal forma que, aunque el enemigo pudiera emitir sus señales, no obtendría eco, porque las señales serían absorbidas. por el submarino y no pudo producirse ningún contacto.

Cuando los tres submarinos quedaron fuera de combate en los ataques nocturnos en el Golfo de Vizcaya y se vieron obligados a regresar a su base en la superficie, le había pedido al Oficial Aéreo Comandante, Comando Atlántico, cobertura aérea para proteger a los dañados. barcos contra nuevos ataques aéreos y escoltarlos de regreso a la base. A excepción de un solitario FW200, sin embargo, no había podido proporcionar ninguna cobertura aérea, porque las fuerzas necesarias para tales deberes no se habían asignado hasta ahora a

Traducido por Otrebla 2001

Comando Aéreo del Atlántico por el Cuartel General de la Fuerza Aérea Alemana.

Mi diario de guerra contiene la siguiente nota sobre el tema:

El ataque a *U — 105* demuestra una vez más los grandes peligros a los que están expuestos los Uboats que cruzan la Bahía. Dado que no hay defensa contra Sunderlands y bombarderos pesados, el Golfo de Vizcaya se ha convertido en el feliz coto de caza de la Fuerza Aérea Británica, y según nuestro Oficial Aéreo Comandante, Comando Atlántico, no dudan en usar incluso su modelo más antiguo de Sunderlands.

A medida que los británicos desarrollen aún más su radar aerotransportado, estos peligros aumentarán en magnitud. El daño a los barcos aumentará considerablemente y muchos se perderán. Es triste y desalentador para las tripulaciones de los submarinos que no se disponga de fuerzas de ningún tipo para proteger un barco que ha sido dañado por un ataque aéreo y, al no poder sumergirse, está indefenso frente a nuevos ataques desde el aire. La presencia incluso de unos pocos cazas pesados bastaría para ahuyentar a los aviones enemigos que en la actualidad mantienen un patrullaje constante, sin ninguna escolta de cazas, hasta la costa de Bizkaia. Seguramente debería ser posible suministrar aviones adecuados para escoltar un barco averiado hasta que alcance la protección de nuestros propios dragaminas y patrullas.

Con el consentimiento del oficial aéreo al mando, que buscó el apoyo del mando de submarinos para su solicitud de asignación de más aviones a su mando, y con el permiso del alto mando naval, volé al cuartel general de la Luftwaffe y a Rominten para ver a Reichsmarschall Goering. , y logró transferir veinticuatro JU88C6 como cazas pesados al Atlantic Air Command.

El 24 de junio di órdenes de que 'ante el peligro extremo de los ataques aéreos en el golfo de Vizcaya', los submarinos procederían sumergidos tanto de día como de noche y solo saldrían a la superficie para recargar baterías.

Además, a cada submarino se le dieron cuatro de 8 mm. ametralladoras Mark C34, como refuerzo temporal de su armamento antiaéreo, a la espera de la elaboración de planes que permitan el montaje de armas AA más pesadas.

Todos estos, sin embargo, fueron *defensivo* medidas. Quizás proporcionarían al submarino en la superficie más protección contra un ataque que fuera el resultado de la ubicación, particularmente desde el aire; pero no alteraron el hecho de que los británicos habían desarrollado un dispositivo de localización de gran alcance y alta precisión, con el resultado

Traducido por Otrebla 2001

que el avión se había convertido repentinamente en un oponente muy peligroso, peligroso no solo para el aislado submarino sorprendido y atacado, sino también para todo nuestro método de conducir la guerra submarina, que se basaba en la movilidad y las operaciones en la superficie, y que alcanzaba su punto máximo. culminación en las tácticas de la manada de lobos que habíamos desarrollado. En áreas donde la cobertura aérea era fuerte, nuestro método más exitoso de librar la guerra ya no sería viable. Si las dos potencias marítimas lograran mantener una patrulla aérea constante en todas las áreas marítimas, digamos, en todo el Atlántico, entonces la movilidad de los submarinos desaparecería y su sistema de ataques conjuntos de superficie sería derrotado.

La vieja demanda de un submarino con alto *submarino* La velocidad, por lo tanto, volvió a ser muy insistente. El submarino Walter era una embarcación de ese tipo. Había sido diseñado antes de la guerra por Walter, un genio de la ingeniería, y había sido aceptado por el Alto Mando Naval. Sin embargo, desde el comienzo de la guerra, sus pruebas y finalización se habían pospuesto repetidamente, en parte debido a la falta de medios, en parte debido a la necesidad de construir lo más rápidamente posible un gran número de los tipos de barcos conocidos y probados, y en parte porque el Alto Mando Naval aún tenía dudas sobre su valor operativo.

A petición de Walter, en muchas ocasiones recomendé al Alto Mando Naval que se prosiguiera con la idea. La última vez que lo había hecho había sido el 18 de enero de 1942. La confirmación de la existencia de un dispositivo de ubicación en la superficie enemigo ahora me hizo dirigirme al Comandante en Jefe una vez más en los siguientes términos el 24 de junio de 1942:

Cualquiera que sea el curso y el final de la campaña rusa, la guerra contra el poder marítimo anglosajón se decidirá en el mar. La marina, por lo tanto, tiene el papel más vital que desempeñar y, por lo tanto, tiene la mayor responsabilidad.

Con la actual proporción de fuerzas entre nuestras fuerzas navales y las del enemigo, no podemos hacer la guerra en el mar con buques de superficie iguales a los que poseen nuestros adversarios; es sólo con el brazo del submarino que podemos tomar la ofensiva contra ellos.

Por lo tanto, debemos considerar una vez más si el submarino, con su poder actual como instrumento de guerra, está a la altura de las duras demandas que se le están haciendo, o si las medidas defensivas hostiles no han reducido ya materialmente su poder de ataque y también debemos investigar. las posibles capacidades de las medidas antisubmarinas enemigas.

Por tanto, un estudio de este tipo me parece especialmente apropiado

Traducido por Otrebla 2001

ahora; cuando los grandes éxitos de los submarinos en zonas débilmente defendidas podrían llevarnos a sobrestimar el valor del submarino y perder de vista el verdadero equilibrio entre él, como instrumento de guerra, y las medidas defensivas antisubmarinas tomadas por el enemigo. Sus potencialidades y características de lucha deberían, en mi opinión, ser sometidas una vez más a un escrutinio detallado, su debilidad y las desventajas tácticas que se derivan de ellas deberían ser claramente reconocidas, y deberían enunciarse claramente las medidas necesarias para su erradicación.

En su conjunto, el submarino alemán, tanto desde el punto de vista de la arquitectura naval como de la ingeniería, representa la última evolución que se puede desarrollar de un tipo de buque submarino que depende de dos métodos separados para la propulsión superficial y submarina. ; en cualquier caso, la información más precisa que la guerra nos ha permitido reunir con respecto a los submarinos extranjeros ha demostrado que nuestro submarino es muy superior a cualquier submarino poseído por cualquier otra nación. Nuestro programa de construcción de submarinos ya se ha establecido y, aunque solo sea por razones de organización técnica, ahora no se puede modificar. Tampoco creo que sea posible realizar más mejoras, ya sea en el diseño del casco o desde el punto de vista de la ingeniería, en este tipo de embarcación submarina.

Cuando se planteó la cuestión de aumentar la profundidad a la que podía sumergirse la embarcación para mejorar su seguridad en caso de ataque, se comprobó al examinar que no sería posible añadir a este tipo de embarcación el peso adicional que resultaría de la Fortalecimiento requerido del casco de presión y la maquinaria.

La guerra ha demostrado que el submarino alemán posee un alto grado de robustez. También ha demostrado que el submarino tiene suficiente velocidad para permitir su uso táctico no meramente como un*estacionario* instrumento de guerra, sino también en la guerra móvil, empleando tácticas de manada de lobos, para ataques concentrados en convoyes.

Sin embargo, es en este punto cuando entramos en el campo de las posibles dificultades. Si el enemigo logra producir barcos mercantes más rápidos en grandes cantidades, la velocidad promedio de los convoyes puede aumentar hasta un punto que hará imposible que los submarinos alcancen la posición requerida por delante del convoy desde donde lanzar su ataque.

La misma situación surgirá si el enemigo desarrolla algún tipo de dispositivo de localización de superficie que le permitirá descubrir los submarinos antes de que aparezcan. De esa manera, podría ahuyentarlos con sus destructores y obligarlos a sumergirse, antes de que pudieran cerrar el convoy y tomar una posición.

Traducido por Otrebla 2001

desde el cual atacarlo. Esto, a todos los efectos prácticos, significaría el fin del empleo del submarino como instrumento de guerra móvil y su relegación a un papel puramente estacionario, y eso, sin perspectivas de éxito, excepto en las zonas marítimas que son menos fuertemente defendido.

Estas dificultades desaparecerían por completo si al submarino se le diera una velocidad bajo el agua tan alta que ya no se vería obligado a avanzar en la superficie para alcanzar una posición por delante del objetivo, sino que podría acercarse a cualquier enemigo y alcanzarlo. una posición desde la que atacar estando todavía sumergido.

En el barco Walter tenemos los medios para superar estas dificultades, que amenazan con acabar con el empleo del submarino como instrumento de guerra móvil. En todos los demás aspectos, también, el barco Walter haría instantáneamente prácticamente ineficaces las medidas defensivas del enemigo, que están diseñadas para derrotar al tipo actual de submarino. De repente se encontraría frente a un tipo de barco completamente nuevo de rendimiento bastante asombroso, contra el cual sus defensas, tal como están, no servirían de nada y que, por lo tanto, tendría todas las perspectivas de lograr un éxito decisivo.

El desarrollo inmediato, las pruebas y la construcción más rápida del submarino Walter es, en mi opinión, una medida esencial y que bien puede decidir todo el asunto de la guerra.

Con estas propuestas sentí que había hecho todo lo que estaba en mi poder para hacer las previsiones adecuadas para el futuro.

Para volver ahora a la situación en que se encontraba en julio de 1942, la situación en el teatro de guerra atlántico y las medidas que el mando de submarinos consideró más apropiadas para la conducción ulterior de las operaciones de submarinos.

Con la introducción del sistema de convoyes a lo largo de la costa este de los Estados Unidos y su posterior extensión al Caribe, la situación en estas aguas se volvió menos favorable para la conducción de la guerra de submarinos, y ya no valía la pena seguir considerando ellos como el teatro principal en las operaciones de submarinos. No obstante, las aguas americanas seguían siendo dignas de explotación en cualquier zona en la que se descubriese que el sistema defensivo todavía estaba defectuoso. La explotación de aguas más distantes, siempre que ofrecieran perspectivas razonables de éxito combinadas con un uso económico de la fuerza, se consideró igualmente valiosa, ya que nos daría la ventaja añadida de obligar al enemigo a estar dispuesto a oponerse a nosotros en todos los ámbitos. en el que puedan aparecer nuestros barcos y

Traducido por Otrebla 2001

para disipar sus fuerzas en un área muy grande.

Pero el peso principal de nuestro ataque en la guerra contra el transporte marítimo ahora tenía que transferirse de nuevo a las operaciones contra convoyes hacia y desde Gran Bretaña, en el Atlántico medio, donde estaban más allá del alcance de la cobertura aérea terrestre. Era en estas áreas en alta mar donde los submarinos disfrutarían de su mayor libertad de acción, porque las tácticas de la manada de lobos podrían emplearse sin interferencia del enemigo en todas las fases de las operaciones de superficie, y que en consecuencia podríamos esperar lograr el objetivo. máximo éxito posible.

De acuerdo con esta apreciación de la situación, se planificaron las futuras operaciones de submarinos. Gracias a un aumento de la mano de obra disponible para trabajar en los astilleros de origen, el Alto Mando Naval había logrado liquidar los atrasos en la construcción de submarinos que se habían acumulado durante el severo invierno de 1941-1942, y en julio, agosto y septiembre de 1942, excepcionalmente un gran número de treinta nuevos barcos por mes estaban listos para tareas operativas.

Con estas fuerzas aumentadas, el Comando de U-boat pudo al mismo tiempo detallar dos grupos para la reanudación de las operaciones contra los convoyes del Atlántico y, al mismo tiempo, enviar más barcos a aguas lejanas para lanzar ataques sorpresa cuando se presentaran las oportunidades.

Entre las áreas seleccionadas para estas operaciones subsidiarias esporádicas se encontraba el Caribe, especialmente el área frente a Trinidad, por donde debían pasar todos los envíos con destino al Caribe desde el este y el sur. En julio de 1942, los estadounidenses aún no habían introducido el sistema de convoyes en estas aguas y, en consecuencia, nuestras perspectivas de lograr un éxito considerable en ellas eran grandes.

Además, el comando de submarinos estaba ansioso por enviar botes para operar una vez más en las aguas frente a Freetown. Los dos barcos que habían estado operando allí en abril de 1942 habían descubierto que el tráfico norte-sur hacia y desde Gran Bretaña había pasado por debajo de la costa de África Occidental, y se presumía que los barcos ahora estarían más inclinados que nunca a hacer lo mismo. para tomar la ruta más corta. Una incursión ocasional en el Golfo de Guinea también parecía ser gratificante. Sin embargo, fue en un ataque repentino en las aguas frente a Ciudad del Cabo que el comando de submarinos depositó sus mayores esperanzas. Para llegar a esta zona, los submarinos tendrían que viajar casi 6.000 millas, e incluso para los barcos de tipo IXC tal operación solo sería posible siempre que se pusiera a disposición un submarino cisterna.*en camino* para reponer sus suministros de combustible. Aun así, fue una operación que me pareció que valía la pena, ya que era un territorio virgen y los barcos estaban destinados a lograr un éxito rápido y considerable.

Traducido por Otrebla 2001

Creí que, en determinadas circunstancias, estas operaciones frente a Ciudad del Cabo podrían extenderse para cubrir también los puertos africanos en el Océano Índico. Sabía que esto sería posible en octubre, cuando los barcos tipo IXD2 (1365 toneladas, resistencia 31,500 millas) entraron en servicio. Estos eran los 'cruceros armados' de los años anteriores a la guerra, que se habían convertido en buques torpederos, por lo que el torpedo era su arma principal.

La primera necesidad, sin embargo, era formar un grupo de embarcaciones tipo IXC con capitanes experimentados y un petrolero submarino para acompañarlo. Estos barcos tendrían que navegar más o menos al mismo tiempo durante la segunda quincena de agosto.

Finalmente, existía la posibilidad de operaciones frente a las costas de Brasil. Nuestras relaciones políticas con ese país se habían ido deteriorando cada vez más durante algún tiempo, y las órdenes emitidas por el Alto Mando Naval con respecto a nuestra actitud hacia la navegación brasileña se habían endurecido en consecuencia.

El 27 de enero de 1942, como resultado del estado de guerra que existía entre Estados Unidos y nosotros, Brasil había roto relaciones diplomáticas con nosotros. Hasta entonces ningún submarino alemán había hundido ningún barco brasileño.

Incluso cuando la zona de seguridad norteamericana había sido declarada teatro de operaciones el 9 de diciembre de 1941, los submarinos habían continuado evitando la zona panamericana en el Atlántico al sur de los 20 ° N de latitud. Después de que Brasil rompió las relaciones diplomáticas, los barcos brasileños continuaron siendo tratados de la misma manera que los de todos los demás estados neutrales, siempre que fueran reconocibles como neutrales de acuerdo con un acuerdo internacional y se comportaran como tales.

Sin embargo, entre febrero y abril de 1942, los submarinos habían torpedeado y hundido siete barcos brasileños, como tenían todo el derecho a hacer en virtud de las disposiciones de la Ordenanza de premios, ya que los capitanes de los submarinos no habían podido establecer su identidad neutral. Habían navegado sin luces en un rumbo en zig-zag, algunos armados y otros pintados de gris y ninguno de ellos portaba una bandera o señal de su identidad neutral.

A partir de entonces, más y más barcos brasileños montaron cañones hasta que toda su marina mercante estuvo armada. En consecuencia, el Alto Mando Naval emitió órdenes el 16 de mayo de que los barcos de todos los estados sudamericanos conocidos por estar armados fueran atacados sin previo aviso, excepto los de Argentina y Chile.

A finales de mayo, el Ministerio del Aire de Brasil anunció que aviones brasileños habían atacado submarinos del Eje y continuarían haciéndolo.

Traducido por Otrebla 2001

Sin ninguna declaración formal, nos encontramos en un estado de guerra con Brasil, y el 4 de julio nuestros líderes políticos dieron permiso a los submarinos para atacar todos los barcos brasileños.

En la primera semana de julio, mientras estábamos ocupados en la planificación de nuestras próximas operaciones generalizadas de submarinos, le pregunté al Ministerio de Relaciones Exteriores si habría alguna objeción a que emprendiéramos operaciones frente a la desembocadura del Río de la Plata, el área de reunión. para los barcos refrigerados que desempeñaron un papel tan importante en el suministro de carne a Gran Bretaña. En consideración a la opinión argentina, la Cancillería negó el permiso para cualquier operación frente a las costas de ese país, pero no planteó objeciones a la continuación de nuestras actividades frente a Brasil, que había sido sancionada en mayo y había estado en marcha desde entonces. Por lo tanto, decidí enviar, en asociación con las operaciones planeadas contra el envío norte-sur de Freetown, otro barco a la costa brasileña.

Tomado en su conjunto, el Atlántico ofrecía una gran serie de oportunidades y promesas de un éxito muy considerable, y me proponía aprovechar esto cuando nuestras operaciones contra los convoyes del Atlántico Norte lo permitieran.

Desde nuestro punto de vista lo más importante era que mantuviéramos la iniciativa y que los diversos golpes que propinamos fueran una completa sorpresa para el enemigo; en otras palabras, que deberíamos estar en condiciones de explotar sus debilidades antes de que él tuviera tiempo de erradicarlas redirigiendo su envío o reforzando su escolta.

El cambio gradual en la situación que se produjo a mediados de mayo como resultado de la introducción del sistema de convoyes y el fortalecimiento de la cobertura aérea en el Atlántico occidental había llevado, por supuesto, al Almirantazgo británico a considerar en qué áreas el peso principal de las operaciones de submarinos se transferirían en los próximos meses. Ahora sabemos que en una conferencia celebrada en julio de 1942 para revisar 'la actual situación crítica en la Batalla del Atlántico', el primer señor del mar, el almirante Pound, expresó la opinión de que 'deberíamos tener que enfrentar una gran escala de ataque en el área focal al este de Trinidad '. "Se cree firmemente", escribió, "que se acerca otro punto de inflexión en la guerra de los submarinos".

Creía que, con el fortalecimiento de las defensas en el Atlántico occidental, el Comando de submarinos alemán ya no encontraría económico utilizar sus barcos allí y, en consecuencia, volvería a centrar su atención en el Atlántico oriental. Por cada barco que Doenitz podía enviar al Atlántico occidental,

Traducido por Otrebla 2001

podríamos mantener tres en funcionamiento en nuestros propios enfoques occidentales; por cada convoy que pudiera atacar en esas aguas distantes, podría desplegar cuatro o cinco veces la fuerza contra uno en el Atlántico oriental.

El 27 de julio había llamado la atención de la prensa sobre las duras realidades de la guerra de submarinos y había dicho que ciertamente nos aguardaban tiempos aún más difíciles. Sentí que esta advertencia había sido necesaria para contrarrestar las esperanzas exageradas que se habían suscitado entre el pueblo alemán por los discursos y los informes de prensa y radio sobre los tremendos éxitos de los submarinos de los meses anteriores. Había que restablecer un correcto sentido de la proporción en la mente del público.

Ahora sabemos que mi declaración a la prensa fue "cuidadosamente examinada" por el Almirantazgo británico y fue considerada como "una pista directamente de la boca del caballo". Mi indicación de mayores pérdidas de submarinos en el futuro se consideró como prueba de mi intención de volver mis ataques una vez más contra los convoyes del Atlántico.

En su apreciación de la situación, el Primer Lord del Mar británico había expresado serias dudas sobre si los estadounidenses estarían dispuestos a ayudar detallando sus propios barcos de escolta para protegerse de los ataques anticipados en el Atlántico oriental, o incluso estarían preparados para regresar al Atlántico. Los británicos los grupos de escolta que se habían prestado a los Estados Unidos en abril. Pound estaba convencido de que una estrategia unificada era esencial para hacer frente a la nueva ofensiva de submarinos, que sería en una escala mayor que la de 1941.

De esta manera, ambos bandos, el brazo de submarinos alemán y las fuerzas antisubmarinas angloamericanas, armadas y preparadas lo mejor que pudieron, entraron en la segunda fase de la Batalla del Atlántico de 1942. El tema aún estaba lejos de resolverse.

Muy pronto, las batallas de los convoyes volvieron a estar en pleno apogeo. En el Atlántico norte, descubrimos que los convoyes hacia y desde Gran Bretaña y América del Norte seguían todavía la ruta más corta y navegaban a lo largo del gran círculo, como lo habían hecho en abril. Esto no hizo ninguna diferencia porque nuestros ataques se realizaron en las aguas del gran círculo. Los aliados habían abandonado esa dispersión de sus convoyes sobre amplias extensiones del océano que anteriormente había aumentado enormemente nuestras dificultades para localizar el tráfico en 1941.

Ahora sabemos que esto no fue el resultado de la `` obstinación británica '', como nos habíamos inclinado a creer, sino que la escasez de buques de escolta y de fuel oil había obligado al Almirantazgo a enviar sus convoyes a través del Atlántico por la ruta más corta. . Esto también se aplica a los convoyes de SL (Sierra Leona) con destino al norte y al sur, en los que los barcos que llegan desde y hacia el Lejano Oriente rodean el Cabo también

Traducido por Otrebla 2001

navegó. Por lo tanto, el comando de submarinos ordenó a los barcos que iban a trabajar en el área de Freetown que adoptaran una formación de exploración amplia y coordinada tan pronto como llegaran a una posición frente a España, con la esperanza de que pudieran atacar la ruta seguida por estos convoyes. . Los barcos siempre lograron localizar este tráfico y, por lo tanto, pudieron lograr cierto éxito mientras aún se dirigían a su último teatro de operaciones.

En 1942, el hallazgo del enemigo, entonces, no presentó el mismo problema agudo que había presentado en 1941. Además de la manera tenaz en que los británicos se aferraron a la ruta más corta, la ubicación de su envío se vio facilitada aún más por el hecho de que ahora había más barcos, y por lo tanto más "ojos", disponibles. Las formaciones de exploración y reconocimiento que había instituido el mando de submarinos eran ahora de mucha mayor amplitud y, en consecuencia, cubrían áreas mucho más amplias.

A estos factores favorables hay que añadir el hecho de que nuestro 'B-Service', la sección criptográfica del Alto Mando Naval que monitorizaba el tráfico de radio enemigo e intentaba descifrarlo, había logrado, después de trabajar en una masa de señales enemigas, romper el cifrado secreto británico en un grado muy considerable. 'B-Service' fue capaz una y otra vez de brindar al Comando de U-Boat información oportuna y precisa sobre el paradero de los convoyes.

Si bien la localización de los convoyes enemigos se había vuelto así más fácil, los ataques reales contra ellos se habían vuelto mucho más difíciles. Casi todos los días nos encontrábamos con que la movilidad de nuestros barcos, de los que dependían para cerrar un convoy y aplicar sus tácticas de manada de lobos, estaba en la mayoría de los casos severamente restringida por las patrullas aéreas enemigas. La aeronave obligó a los barcos a bucear con más frecuencia, dejándolos inmóviles por el momento. De esta manera se les impidió acercarse al convoy y alcanzar la posición por delante de su objetivo que era esencial para el lanzamiento de su ataque. Por esta razón, hicimos todo lo posible para atacar convoyes en el Atlántico medio, donde estaban más allá del alcance de los aviones con base en tierra, y donde podíamos estar seguros de encontrarlos sin ninguna cobertura aérea. o sólo con lo poco que podían aportar los aviones de los portaaviones de escolta, que formaban parte de las fuerzas normales de escolta. En 1941, este espacio de aire en el Atlántico Norte comenzó a 400 o 500 millas de la costa; pero en 1942 descubrimos que tanto a lo largo de las rutas de los convoyes entre Gran Bretaña y los Estados Unidos como a lo largo de las rutas marítimas norte-sur, los aviones de cuatro motores estaban proporcionando cobertura aérea hasta 800 millas de sus bases en América del Norte, Groenlandia, Islandia, Irlanda del Norte y Freetown. En comparación con 1941, el área que pero en 1942 descubrimos que tanto a lo largo de las rutas de los convoyes entre Gran Bretaña y los Estados Unidos como a lo largo de las rutas marítimas norte-sur, los aviones de cuatro motores estaban proporcionando cobertura aérea hasta 800 millas de sus bases en América del Norte, Groenlandia, Islandia, Irlanda del Norte y Freetown. En comparación con 1941, el área que pero en 1942 descubrimos que tanto a lo largo de las rutas de los convoyes entre Gran Bretaña y los Estados Unidos como a lo largo de las rutas marítimas norte-sur, los aviones de cuatro motores estaban proporcionando cobertura aérea hasta 800 millas de sus bases en América del Norte, Groenlandia, Islandia, Irlanda del Norte y Freetown. En comparación con 1941, el área que

Traducido por Otrebla 2001

permaneció desprovisto de cobertura de aire se había vuelto mucho más pequeño.

Por lo tanto, el comando de submarinos trató de garantizar, mediante las disposiciones apropiadas, que el contacto inicial con los convoyes se estableciera, en la medida de lo posible, en el 'lado de salida' del océano, es decir, los convoyes de América con destino al este deberían ser interceptados. en algún lugar al sureste de Cape Race en Terranova, y los convoyes con destino al oeste en algún lugar en las proximidades de los 25 ° de longitud. Esto significaba que el contacto tenía que establecerse en áreas en las que todavía se podía encontrar cobertura aérea, pero por otro lado, una vez que se había hecho el contacto, deberíamos poder explotar al máximo para la entrega de nuestros ataques todo el tramo largo donde no había cobertura de aire.

De esta manera, una operación contra un convoy a menudo continuaba durante varios días, ya que a menudo los submarinos distantes tardaban un tiempo considerable en unirse a la manada de lobos. No pocas veces los barcos tenían que correr a alta velocidad durante uno o incluso dos días completos para poder participar en los ataques nocturnos.

El segundo factor que aumentó nuestras dificultades para entablar combate con los convoyes fue el dispositivo de localización en superficie, del que ya se ha hecho mención. La mayoría de los buques de escolta ya habían sido equipados con un radar de onda corta, y esto hacía mucho más difícil para los submarinos cerrar un convoy y penetrar hasta una posición desde la que lanzar su ataque. Hubo muchas ocasiones en las que, de noche o con poca visibilidad durante el día, un destructor o algún otro buque de escolta se abalanzaría repentinamente a gran velocidad sobre un submarino o abriría fuego contra él desde corta distancia. La única explicación posible era, por supuesto, que el barco había sido localizado antes del ataque real.

Por tanto, las operaciones contra convoyes se han vuelto más peligrosas. Con la existencia del nuevo dispositivo de localización, la mala visibilidad y la niebla eran ahora más perjudiciales para los submarinos que en 1941. En tales condiciones meteorológicas, la iniciativa y el elemento sorpresa recaían más en el enemigo que en nosotros.

Por el momento, al menos, estas nuevas ventajas obtenidas por el enemigo solo podían ser contrarrestadas por las cualidades de combate no disminuidas de nuestros submarinos y la habilidad y eficiencia de sus oficiales al mando, que habían aumentado proporcionalmente a medida que las medidas defensivas del enemigo se fortalecían. Muy a menudo, las tres cuartas partes de los submarinos que atacaban un convoy eran comandados por oficiales jóvenes que, junto con sus tripulaciones, estaban en acción por primera vez. Pero ellos también demostraron su valía de una manera que fue un grato tributo a la completa instrucción y entrenamiento que habían recibido en casa en el

Traducido por Otrebla 2001

Establecimientos del Almirante Segundo al Mando de Submarinos bajo Friedeburg.

Los resultados obtenidos en las operaciones contra convoyes individuales variaron según las condiciones climáticas imperantes, el grado de pericia de los oficiales que comandaban los convoyes, el número de buques de escolta contratados, estuvieran o no equipados con el nuevo dispositivo de localización y, por encima de todo, la fuerza de la cubierta de aire.

En muchas ocasiones el enemigo podía felicitarse porque unas condiciones desfavorables habían provocado el fracaso de nuestro ataque y lo habían salvado de grandes pérdidas, o le habían dado la oportunidad de destruir algunos de nuestros barcos. Pero con la misma frecuencia durante los enfrentamientos: que duraron varios días, se vio obligado a sufrir graves pérdidas sin tener la satisfacción de destruir ni un solo submarino a cambio.

De julio a septiembre, la Batalla del Atlántico continuó, sin cesar y con pocas pausas. Los submarinos alemanes y las escoltas angloamericanas estaban enfrascados en una lucha que no cesaba. Uno tras otro, el comando de submarinos planeó una serie interminable de ataques contra convoyes, y los barcos para entregarlos se detallaron y se comprometieron a la batalla.

Los propios barcos con frecuencia iban directamente de un enfrentamiento a otro. La resistencia física de las tripulaciones se puso a prueba hasta el límite. Entre operaciones, algunos barcos, que se estaban quedando sin combustible pero todavía tenían torpedos, fueron dirigidos a reponer las existencias de una 'vaca lechera' en un punto de encuentro fuera del área del convoy. Pero esta fue una medida que no se pudo repetir muchas veces. Después de dos o tres operaciones contra convoyes, la mayoría de las cuales duraron varios días, la tensión de la tripulación hizo imperativo que el barco regresara a la base para un período de descanso y recuperación.

De la confusión de acciones que se libraron en julio, agosto y septiembre de 1942, sólo se pueden mencionar aquí unas pocas; pero bastarán para dar una imagen general del curso de los acontecimientos.

El 12 de julio un convoy británico con rumbo al sur fue atacado al noroeste de las Islas Canarias, y en una sola noche se hundieron cinco barcos (32, 186 toneladas). Un barco *U-136* (Teniente-Comandante Zimmermann), estaba perdido. El 17 de julio *U - 202* (El teniente comandante Lindner), que regresaba a casa desde la costa estadounidense, avistó por casualidad un segundo convoy con rumbo al sur, un poco más al norte. Esta vez las condiciones fueron menos favorables. Aunque la base aérea más cercana estaba a 800 millas de distancia, aviones cuatrimotores con base en tierra escoltaban al

Traducido por Otrebla 2001

convoy. El teniente comandante Suhren (*U-564*) presentó el siguiente informe sobre su ataque.

0014. Crash se zambulló al aparecer un avión cuatrimotor. Parece estar equipado con un dispositivo de localización, ya que se acerca a su vez a cada uno de los submarinos que se encuentran alrededor del convoy. Parece no llevar bombas, presumiblemente debido a la gran distancia de tierra ...

0030. Detenido delante del convoy. Giró lentamente hacia él, hasta que la estrecha línea de barcos de estribor ofreció un objetivo favorable y superpuesto. Objetivos: tres cargueros medianos de unas 5.000 toneladas y un pasajero de unas 8.000 toneladas con dos embudos y superestructura alta. El segundo embudo podría ser un maniquí, para dar la apariencia de un poderoso crucero auxiliar ...

0230. Inclinación 130 °, alcance de 1,000 yardas. Tubos 1 a 4 disparados. Todos los torpedos en marcha. Después de ponerse en marcha, se volvió hacia babor, con el fin de llevar a la golondrina de mar al agua. Dos destellos y una gran nube de humo oscuro, luego una tercera explosión ensordecedora, una gigantesca hoja de llamas cuando una de las naves se desintegró por completo. Era el buque de dos canales, que transportaba municiones. El cuarto barco chocó en medio del barco. Una cuarta hoja de llamas y nubes de humo. Trozos de escombros caían al agua a nuestro alrededor. Ordenó a los vigías del puente que abandonaran el puente debido a la caída de escombros.

Este informe, que por primera vez estableció la provisión de cobertura aérea por aviones con base en tierra a tan gran distancia, fue una sorpresa desagradable para Uboat Command. Sin embargo, no sacamos conclusiones precipitadas frente a este caso aislado y nos abstuvimos de llevar a los grupos de submarinos hacia el Atlántico norte. Que nuestra decisión fue correcta lo demuestran los comentarios de Roskill en esta primera ocasión de que se había proporcionado cobertura aérea a una distancia tan grande:

De hecho, este fue un logro excepcional del Comando Costero, que había logrado reunir solo un escuadrón de Libertadores estadounidenses. La escolta aérea a tales distancias no se convertiría en una práctica común durante otros nueve meses. [Roskill, vol. II, pág. 108.]

El 22 de julio, un submarino avistó un convoy con rumbo oeste en el Atlántico Norte que formaba parte de una pantalla estrecha de nueve barcos, que rápidamente se concentraron en el convoy. El clima era propicio y las perspectivas de

Traducido por Otrebla 2001

el éxito parecía color de rosa. De repente se desató una tormenta de furia casi ciclónica, lo que hizo imposible que los submarinos usaran sus armas.

U — 552 (El teniente comandante Topp) logró hundir dos barcos; pero otros ataques resultaron imposibles. La situación con respecto a este convoy, que estaba al sur de Groenlandia y a unas 1.500 millas de mi puesto de mando en París, no me parecía lo suficientemente clara como para poder decidir si se podía cumplir algún propósito útil al continuar el combate o si Debería emitir órdenes para romperlo. Por lo tanto, intercambié una serie de señales cifradas con Topp, el más experimentado de los capitanes comprometidos. Para demostrar cuán útiles fueron estas 'conversaciones' cifradas para darme, como comandante general, la imagen clara que necesitaba de las condiciones tal como estaban en el Atlántico, reproduzco aquí los mensajes intercambiados:

Submarinos de oficial de bandera. ¿Cuál es la situación meteorológica? ¿Qué velocidad puedes hacer con el rumbo 215 °?

Topp aquí. Oeste-suroeste 8, fuerza marítima 7, ciclón. Visibilidad de unos 400 metros. Puede avanzar muy lento con un motor.

'¿Qué escolta hay? ¿Algo más hizo que el ataque fuera más difícil?

Escolta fuerte. El ataque se complicó aún más por el repentino mal tiempo que el enemigo usó hábilmente para cambiar de rumbo 360 °. Como resultado, muchos barcos perdieron contacto ”.

—¿Alguna posibilidad de nuevas acciones contra el convoy, por ejemplo, contra los rezagados?

La formación del convoy es perfecta a pesar del mal tiempo. Con las condiciones meteorológicas actuales, la posibilidad de conseguir un contacto es extremadamente improbable.

Supongamos que los barcos se dirigen hacia el sur. ¿Crees que esto podría acercarlos a la posición del convoy? ¿En rumbo sur o un poco más?

Sugiero cambiar de rumbo al suroeste al amanecer como ayer. Gracias, Topp. Sus dos barcos están en la bolsa, de todos modos, con un tiempo como este.

Entonces ordené a los submarinos que interrumpieran la acción. Nuestro éxito había sido escaso. Un barco *U — 90* (Teniente-Comandante Olldoerp), estaba perdido.

El ataque al Convoy On115 que se dirigía al oeste unos días más tarde también trajo solo un éxito modesto: dos barcos (16.518 toneladas) se hundieron y un tercer barco de 10.000 toneladas

Traducido por Otrebla 2001

dañado. Una espesa niebla había descendido justo cuando estaba a punto de lanzarse el ataque principal.

En esta acción, durante la cual la visibilidad fue pobre, la experiencia de *U — 43* dio un ejemplo sorprendente de las desastrosas consecuencias que pueden surgir de las deficiencias y fallas técnicas menores. Las ramas técnicas de la Armada fueron incesantes en sus esfuerzos por rastrear las causas de estas deficiencias y tomar medidas para prevenir la ocurrencia de daños evitables. Siempre intentamos, por ejemplo, colocar instrumentos sensibles en soportes a prueba de golpes para protegerlos contra la violencia de las explosiones de cargas profundas.

Teniente Schwandke, el capitán de *U — 43,* hizo la siguiente entrada en su diario de guerra:

0432. Un proyectil de estrella casi directamente a popa. Inmediatamente después, vio la nave de escolta avistada previamente a unos metros por delante y girando a gran velocidad, disparando mientras lo hacía.

0433. Crash dive. No se puede cerrar la trampilla de la torre de mando. El pestillo se ha atascado en el enchufe. No pude encontrar nada que pudiera estar impidiéndolo. Trampilla de la sala de control preparada para el cierre. El ingeniero jefe hizo estallar los tanques brevemente, pero tuve que bajar y le ordené que se inunde. Dos hombres estaban colgando de mí, y cuando el agua comenzó a entrar, me las arreglé para empujar el cierre a casa. (Un examen posterior mostró que el pestillo se había girado un poco demasiado, con el resultado de que los bordes rectos del pestillo se habían topado con las orejetas en forma de garra en el borde de la torre de mando, en lugar de los bordes biselados). bucear veinte o treinta segundos. En consecuencia, estábamos a solo 50 o 60 pies de profundidad, con las salidas de aire abiertas y buceando en un ángulo de 15 °, cuando llegó la primera carga de profundidad. Todo el barco se estremeció violentamente. Las luces se apagaron y los motores eléctricos se detuvieron. Papenberg 25 m. el medidor de profundidad y el indicador de compensación están fuera de servicio. 105 m. El tope de profundidad se elevó a 70 m. y se detuvo. 25 kg. manómetro a cero. Informes de los compartimentos de proa y popa: Profundímetros fuera de servicio y registrando o. Motor eléctrico de estribor funcionando a toda velocidad, motor de babor atascado. Barco de 5 ° a 8 ° hacia abajo por la proa. El medidor de profundidad permanece estacionario a 70 m. Consulta: ¿estamos en la superficie con todos nuestros instrumentos fuera de servicio o estamos cayendo a toda velocidad? Después de una prueba con el grifo [una pequeña válvula en el exterior de la compuerta de mando, que se usa para fines de prueba] llegué a la conclusión de que la última conjetura era la correcta. Se ajustó el asiento del barco hasta que estuvo unos 7 ° hacia abajo por la popa. Dentro, como máximo, medio minuto el bote comenzó a rodar. Habíamos roto la superficie. Crash se zambulló en el ángulo máximo. Calibre Papenberg ahora

Traducido por Otrebla 2001

trabajando otra vez. A 120 m. descendió una segunda carga de profundidad. Víctimas, un hombre aparentemente sufre heridas internas causadas por la primera carga de profundidad.

Después de estos dos ataques fallidos, nuestra tercera aventura fue más afortunada. Los mismos barcos que habían atacado los dos convoyes con mal tiempo fueron colocados en una pantalla a unas 400 millas al noreste de la tierra de Newfound, para entrar en contacto con un tercer convoy. El 5 de agosto *U-593* (El teniente comandante Kelbling) lo avistó. Este era el Convoy SC94, con destino al este desde Sydney, Nueva Escocia, el puerto donde los barcos se ensamblaban y formaban en convoyes. Los barcos restantes estaban a 200 o 300 millas de distancia, algunos de ellos a popa del convoy. Sin embargo, el contacto se mantuvo con éxito durante varios días, aunque en ocasiones, cuando la visibilidad se reducía, los barcos tenían encuentros repetidos e inesperados con embarcaciones de escolta y eran objeto de severos ataques con cargas de profundidad.

Por fin, los otros barcos cerraron el convoy y comenzó el enfrentamiento. Los barcos informaron que se habían hundido cinco barcos (41.000 toneladas) y que otros siete barcos y un destructor habían sido torpedeados y dañados. Hice la siguiente nota en mi diario de guerra:

Los hundimientos informados no son necesariamente precisos. Lo más probable es que las cifras sean mayores, ya que una vez que ha intervenido la escolta, los barcos tienen muy pocas oportunidades de ver hundirse realmente los barcos que han chocado.

Hoy sabemos, de hecho, que se hundieron once barcos (52.461 toneladas). Un submarino *U — 210* (Teniente-Comandante Lemcke), fue embestido y hundido por el destructor *Assiniboína,* que estaba tan dañada que tuvo que regresar a puerto. *U — 379* (El teniente comandante Kettner) fue obligado a salir a la superficie por cargas de profundidad y luego fue embestido y hundido por la corbeta. *Dianthus.* Otros tres submarinos resultaron dañados.

En la confusión de los ataques nocturnos y las explosiones de torpedos y cargas de profundidad, las tripulaciones de tres buques británicos abandonaron el barco con la impresión de que habían sido torpedeados. Dos de ellos regresaron tan pronto como se dieron cuenta de su error, pero la tercera tripulación se negó a hacerlo y el barco abandonado fue hundido más tarde por un submarino.

El Almirantazgo británico envió todos los barcos de escolta disponibles a su alcance para ayudar a proteger el convoy amenazado; y además, a partir del 9 de agosto, el convoy recibió cobertura aérea continua mediante aviones cuatrimotores con base en tierra que

Traducido por Otrebla 2001

volaron desde su base, a 800 millas de distancia en Irlanda del Norte.

Con una excepción, todos los capitanes que habían participado en este ataque eran oficiales jóvenes sin experiencia previa en ataques a convoyes. La conclusión a la que llegué fue: "El hecho de que los barcos logren llevar a cabo sus ataques a pesar de la fuerza de la escolta es el factor decisivo que justifica la continuación de nuestra guerra contra los convoyes".

Enfrentarse al próximo convoy del Atlántico Norte resultó ser mucho más difícil. En la lluvia reinante, el contacto se perdió repetidamente, antes de que todos los barcos pudieran cerrar. El convoy finalmente fue recogido de nuevo por *U-660* (Teniente Bauer) que corrió a toda velocidad en la superficie durante treinta y tres horas para alcanzarlo, y en los nueve submarinos lograron concentrarse en él. El ataque fue debidamente lanzado y se habían hundido cuatro barcos (17.235 toneladas), cuando la niebla puso fin a la acción.

Al mismo tiempo, se hundieron cinco barcos (41 984 toneladas) al sureste de las Azores de dos convoyes de regreso a casa de 'Sierra Leona' (SL118 y SL119). Además un rezagado y HMS *Cheshire,* uno de la escolta, fueron torpedeados y dañados. Durante este ataque *U-566* (El teniente comandante Remus) fue embestido mientras estaba sumergido. Después de muchas horas de trabajo, la tripulación logró cortar las placas de acero rotas y aplastadas del puente con un soplete de soldadura para liberar la escotilla de la torre de mando y hacer que la embarcación pudiera sumergirse en una emergencia, de modo que pudiera establecer curso para el hogar.

A principios de septiembre, luego de que una tormenta pusiera fin a una operación corta y fallida, un convoy con rumbo oeste (ON127) fue recogido en el Atlántico Norte, y en una acción que duró cuatro días siete barcos (50.205 toneladas) y el destructor *Ottawa* fueron hundidos y cuatro barcos más (36, 141 toneladas) torpedeados y dañados. No se perdió ningún submarino. Este fue un compromiso de lo más satisfactorio. Ahora sabemos que las escoltas de este convoy aún no habían sido equipadas con radar. [Roskill, vol. II, pág. 210.]

A continuación, siguieron dos operaciones fallidas, en las que los submarinos se dispersaron ampliamente cuando los convoyes fueron avistados por primera vez y se perdió el contacto antes de que pudieran concentrarse varios días después.

A mediados de septiembre había por primera vez no menos de veinte submarinos operando simultáneamente en el Atlántico Norte. Decidimos intentar localizar y atacar el próximo convoy de regreso a casa, SC100. El 18 de septiembre se encontró el convoy y los submarinos se acercaron a él. En vista del grupo excepcionalmente fuerte de embarcaciones disponibles, se espera que el resultado de la

Traducido por Otrebla 2001

La operación fue alta en el comando de submarinos. Pero el clima puso fin a cualquier posibilidad de acción. El tormentoso viento del oeste en el área de batalla —el convoy estaba a unas 200 millas al sureste de Cape Race— se convirtió en una fuerza de huracán. Los barcos del convoy y nuestros submarinos tenían un solo pensamiento: el mejor rumbo y velocidad para permitirles capear el huracán. Usar su armamento estaba completamente fuera de discusión para ambos lados. Incluso cuando amigos y enemigos se encontraban cerca el uno del otro, no podían hacerse daño el uno al otro. Al comienzo del ataque se habían hundido apenas tres barcos (16.900 toneladas).

De esta manera, pues, habíamos continuado la lucha en el Atlántico Norte durante julio, agosto y septiembre con fortuna fluctuante, pero, en general, con considerable éxito; y ahora sería apropiado pasar a las actividades de los barcos en aguas lejanas durante el mismo período.

Los resultados frente a la costa estadounidense durante la primera quincena de julio habían sido modestos, y como no recibimos más informes de *U — 701* (Teniente-Comandante Degen) y *U-215* (Teniente-Comandante Hoeckner) en esta área, tuvimos que asumir que se habían perdido. Además *U — 402* y *U — 576* había sido severamente dañado por cargas de profundidad. Como resultado de las fuertes patrullas aéreas y marítimas y la introducción del sistema de convoyes, la situación que durante mucho tiempo habíamos anticipado que surgiría en estas aguas costeras ahora se había materializado. No parecía haber ninguna justificación para mantener los barcos allí por más tiempo, así que los retiré. Así, las operaciones de la costa norteamericana, que se habían iniciado en enero de 1942, parecían ahora haber llegado a su fin. Sin embargo, tenía la sensación de que las condiciones frente a las costas de Canadá, en el estuario del San Lorenzo, podrían ser más favorables y, a pesar de los recientes resultados negativos de nuestras operaciones en aguas costeras, envié dos nuevos barcos a la Golfo de San Lorenzo. Pensamos que era probable que los convoyes y los barcos en ruta independiente con destino a Gran Bretaña a través de Islandia pudieran pasar por esta zona.

Este movimiento resultó ser particularmente afortunado. El tráfico que habíamos anticipado estaba debidamente localizado, nueve barcos (32.998 toneladas) fueron hundidos y dos barcos (11.994 toneladas) resultaron dañados.

Las patrullas aéreas eran, sin duda, fuertes y persistentes, y los submarinos se veían invariablemente obligados a permanecer sumergidos durante las horas del día; pero su ubicación precisa y la persecución de ellos por buques de guerra de superficie fueron, al parecer, extremadamente difíciles por las diversas densidades de agua que se produjeron como resultado de las muchas contracorrientes y arroyos entremezclados de agua dulce y salada.

Traducido por Otrebla 2001

La precisión de los hidrófonos y el aparato Asdic se vio afectada negativamente, y los submarinos pudieron permanecer en las inmediaciones de los puertos canadienses más importantes. Un tercer submarino *U-513* (El teniente comandante Rueggeberg), había sido enviado a trabajar frente a Wabana en Conception Bay, Terranova, el puerto en el que se cargaban los cargamentos de mineral de hierro. Aquí hundió dos barcos cargados de mineral de hierro y más tarde, después de haber sido embestido durante un ataque y haber sido obligado a dirigirse al mar abierto, logró más éxitos frente a St John's, Terranova.

También en el Caribe los hundimientos disminuyeron en comparación con los meses anteriores, y las operaciones de los submarinos se trasladaron a la parte oriental de ese mar. Aquí, la navegación procedente del sudeste pasaba por las cercanías de Trinidad y seguía siendo encaminada de forma independiente, con cambios periódicos en el rumbo prescrito. También en estas aguas los buscadores submarinos encontraron "una rica veta de oro", y la buena oportunidad fue aprovechada al máximo en agosto por una concentración de seis barcos trabajando juntos que, en el espacio de unos pocos días, hundieron diez barcos.

A finales de junio, un grupo de barcos nuevos salió de Alemania y se le ordenó primero que se dirigiera a un punto de encuentro al sureste de las Bermudas, donde una "vaca lechera" repondría su combustible. A continuación, los barcos debían dirigirse al mar Caribe. Mientras tanto, sin embargo, la introducción del sistema de convoyes había provocado cambios —en nuestra desventaja— en las condiciones en las que los barcos podían trabajar de forma independiente. Como las tácticas de la manada de lobos no se podían aplicar en estas estrechas aguas costeras, que ahora estaban bajo una fuerte y constante patrulla aérea, decidí comprometerme y utilizar este nuevo grupo para empresas independientes o para ataques combinados, según se me ofreciera la oportunidad. Decidí que debería prestarse especial atención a los distintos pasajes, como el Paso de Barlovento, entre los distintos grupos de islas, porque la conformación geográfica de las islas obligaba a los convoyes a seguir determinadas pistas bien definidas. Este esquema fue un completo éxito. En varios casos, a pesar de la fuerte cobertura de aire proporcionada, se consideró posible, una vez que un barco había avistado un convoy, dirigir un segundo e incluso un tercero hacia el rumbo que el convoy se vio obligado a seguir. .

En el curso de estas operaciones, quince barcos (87.603 toneladas) fueron hundidos en agosto y tres más (21.418 toneladas) torpedearon y dañaron. Al parecer, los aviones de patrulla estaban equipados con equipo de localización, ya que los submarinos eran atacados con frecuencia por la noche. Sin embargo, nuestros capitanes descubrieron por experiencia que nunca fueron atacados por el avión de patrulla cuando se encontraban dentro de la pantalla protectora del convoy o en las inmediaciones de los barcos de escolta. En consecuencia, nuestro

Traducido por Otrebla 2001

los barcos procedieron con cautela, siguiendo el mismo rumbo general que el convoy y evitando cualquier cambio importante de dirección. Esto, presumiblemente, se debió a que, en estas circunstancias, los aviones no pudieron con su equipo de localización distinguir entre sus propios barcos y nuestros submarinos. En estas operaciones dos barcos, *U — 94* (Teniente-Comandante Ites) y *U — 654* (Teniente Forster), se perdieron.

En septiembre, los éxitos logrados en el Caribe por estas tácticas sorpresa llegaron a su fin y los submarinos se retiraron hacia Trinidad y la costa de Guayana. En este mes se logró un éxito aún mayor contra el tráfico pesado pero esporádico en estas áreas: se hundieron veintinueve barcos (143.248 toneladas).

En el área de Freetown, el comando de submarinos había esperado que el elemento sorpresa nos permitiera obtener un éxito masivo inmediatamente frente a la misma Freetown; estas esperanzas, sin embargo, no se materializaron. Casi no se avistaron embarcaciones en la zona. Dos de los submarinos que se dirigían a recoger tiendas en un punto de encuentro a unas 500 o 600 millas al oeste de Freetown tuvieron la suerte de chocar con la ruta de navegación que en realidad se estaba utilizando, mar adentro. Incluso después de que se hundieron los primeros cinco barcos, el enemigo continuó utilizando la misma ruta, con el resultado de que los submarinos permanecieron en el área y fueron recompensados con seis barcos más hundidos.

Después de estos resultados tan satisfactorios, trasladé los barcos al sector suroeste de Freetown, y aquí también la fortuna nos acompañó. Los submarinos volvieron a tomar la ruta de navegación y hundieron cuatro barcos.

Al otro lado del estrecho entre África y Sudamérica *U — 507* (Teniente-Comandante Schacht) estaba operando. Allí, fuera de las aguas territoriales, había hundido cinco barcos brasileños. En esto actuó de acuerdo con las instrucciones impartidas, con el consentimiento de la Cancillería, por el Cuartel General Supremo de las Fuerzas Armadas. El gobierno brasileño tomó el hundimiento de estos barcos como la ocasión para una declaración de guerra a Alemania.

Aunque esto no alteró nada en nuestras relaciones existentes con Brasil, que ya había participado en actos hostiles contra nosotros, sin duda fue un error haber llevado a Brasil a una declaración oficial; políticamente deberíamos haber estado bien aconsejados para evitar hacerlo. Sin embargo, el mando de submarinos y el capitán del submarino en cuestión, como miembros de las fuerzas armadas, no tenían más opción que obedecer las órdenes que se les habían dado; no les correspondía sopesar y evaluar las consecuencias políticas.

En los meses de julio a septiembre de 1942 el enemigo perdió 302 barcos de 1.505.888

Traducido por Otrebla 2001

toneladas a manos de los submarinos del Eje. De esta cantidad, 1.298.000 toneladas habían sido hundidas por submarinos alemanes, cuyas actividades acabo de describir a grandes rasgos. En los mismos tres meses se perdieron treinta y dos submarinos. En términos de porcentajes, estas pérdidas representaron el 15 por ciento de los barcos en el mar en julio y el 9 y el 6 por ciento, respectivamente, de los que estuvieron en el mar en agosto y septiembre.

El potencial de los submarinos, en términos de hundimientos por barco por día en el mar, fue de 181 toneladas en julio, 204 toneladas en agosto y 149 toneladas en septiembre.[19]

Nuestros éxitos se habían obtenido gracias a la eficiencia y el espíritu de lucha de nuestros submarinos, mientras que la fortuna también había sonreído con frecuencia al mando de submarinos en su dirección de operaciones. Mi satisfacción por estos resultados fue calificada, sin embargo, por mi ansiedad con respecto al aumento de la cobertura aérea enemiga que se proporciona en todas las áreas. Revisando los crecientes peligros a los que estábamos expuestos, concluí la entrada en mi Diario de guerra el 21 de agosto con lo siguiente: 'Estas dificultades cada vez mayores que enfrentamos en la conducción de la guerra sólo pueden conducir, en el curso normal de los acontecimientos. a pérdidas elevadas y, de hecho, intolerables, a una disminución en el volumen de nuestro éxito y a una disminución, por lo tanto, de nuestras posibilidades de victoria en la guerra de submarinos en su conjunto.

Cuando Roskill escribe en *La guerra en el mar* (Vol. II, pág. 210): `` Que Doenitz no estaba contento en absoluto con los primeros frutos de su nueva ofensiva lo demuestran las anotaciones en su Diario de Guerra de la época '', tiene razón tanto en su apreciación como en el razonamiento en que lo basa. Las mejoras del enemigo en los dispositivos de localización y la creciente cobertura de aire que estaba proporcionando me llenaron de las más graves dudas sobre el futuro. Antes de entrar en detalles sobre nuestros esfuerzos para contrarrestar estas nuevas amenazas mejorando el poder de combate del submarino, debo referirme a un evento que ocurrió el 12 de septiembre y en el que el enemigo basó grandes ataques de propaganda contra el submarino alemán. Brazo y sobre mí: el hundimiento del*Laconia,* y las órdenes que emití posteriormente en relación con él.

Traducido por Otrebla 2001

14. LA 'LACONIA'

Transatlántico británico Laconia *hundido en el Atlántico sur, agosto. 1942 - Prisioneros italianos a bordo - Ordeno el rescate de los supervivientes - Ataque de bombarderos estadounidenses - Peligro de submarinos - Ataque por hidroavión - El enemigo no intenta ayudar al rescate - Peligro de ataque desde el aire - Ordeno el cese de todo trabajo de rescate.*

ENTRE el 16 y el 19 de agosto, cuatro grandes submarinos Tipo IXC, todos comandados por capitanes experimentados, partieron de los puertos de Vizcaya para la operación frente a Ciudad del Cabo que había sido planificada algún tiempo antes. Ellos eran *U-68* (Teniente Comandante Merten), *U — 504* (Teniente-Comandante Poske), *U — 172* (Teniente Comandante Emmermann) y *U-156* (El teniente comandante Hartenstein); iban acompañados de un camión cisterna de 'vaca lechera' *U — 459* (Teniente Comandante von Wilamowitz-Moellendorff). Los cinco barcos navegaron hacia el sur en compañía. Hasta los 5 ° de latitud sur tenían libertad para atacar lo que quisieran; más al sur, para no poner en peligro el elemento sorpresa en sus operaciones en Ciudad del Cabo, se les ordenó restringir los ataques a objetivos realmente valiosos. El 12 de septiembre, bastante cerca de la línea fronteriza que se les impuso, *U-156* hundió el transatlántico británico *Laconia* de 19.695 toneladas, utilizado por el Almirantazgo como transporte y que, según el manual británico de mercantes armados, portaba catorce cañones. De una declaración hecha más tarde por su oficial de artillería, el *Laconia* de hecho estaba armado con ocho cañones, de los cuales dos eran cañones de 6 pulgadas para la acción contra barcos; también llevaba cañones antiaéreos y cargas de profundidad, y estaba equipada con Asdic.

Después de que el barco se hundió, el capitán de *U-156* escuchó gritos pidiendo ayuda en italiano y cuando se dispuso a la tarea de rescate descubrió que el *Laconia* había estado llevando prisioneros de guerra italianos. Según cifras británicas dadas a conocer más tarde, el barco tenía a bordo una tripulación británica de 436 hombres, 268 militares británicos, incluidos 80, mujeres y niños, procediendo con licencia, y 1.800 prisioneros de guerra italianos, con 160 ex prisioneros polacos de guerra de Rusia como guardias sobre

Traducido por Otrebla 2001

los italianos.

Recibí la noticia de este hundimiento a las 0012 del 13 de septiembre en la siguiente señal: 'transatlántico británico *Laconia* hundido por Hartenstein, Square FT 7721, 310 °. Barco que lamentablemente lleva 1.800 prisioneros de guerra italianos. Hasta ahora ve rescatado. 157 metros cubicos,[20] 19 torpedos, viento alisio 3. Solicita instrucciones.

Al recibir esta señal, decidí contravenir uno de los principios de la guerra marítima aceptados por todas las naciones. Esto establece que las exigencias de la acción tienen prioridad sobre todas las operaciones de rescate. El trabajo de rescate se lleva a cabo solo siempre que no interfiera con la tarea de un buque de guerra. No conozco ningún caso en el que la Armada británica o estadounidense hayan actuado de otra manera que no sea de acuerdo con este principio.

En su declaración jurada en Nuremberg, el almirante Nimitz, Marina de los Estados Unidos, declaró: `` Como regla general, los submarinos de los Estados Unidos no rescataban a los sobrevivientes enemigos si al hacerlo los buques estaban expuestos a riesgos innecesarios o adicionales, o si los submarinos se veían impedidos de ejecución de otras tareas ». [Tribunal Militar Interaliado, vol. 40, pág. 110.]

En este caso, sin embargo, decidí actuar de otra manera e inmediatamente inicié una operación que resultó en el rescate de unos 800 de los 811 británicos y 450 de los 1.800 italianos a bordo. Ordené a los submarinos destinados a Ciudad del Cabo que interrumpieran la operación y se apresuraran a toda velocidad para ayudar en el rescate de los náufragos. El 13 de septiembre, el Jefe del Estado Mayor Naval me informó que el Comandante en Jefe aprobó mi acción, pero estipuló que la seguridad de los Uboats no debe ser puesta en peligro por su trabajo de rescate. Desde el cuartel general del Führer, el capitán von Puttkamer me dijo que Hitler no deseaba que las operaciones de Ciudad del Cabo se vieran afectadas negativamente y que, en cualquier caso, los barcos no debían correr ningún riesgo durante las labores de rescate.

Además, ordené que los barcos trabajaran en Freetown, *U-506* (Teniente Comandante Wuerdemann) y *U-507* (Teniente-Comandante Schacht), para proceder al lugar del hundimiento y preguntó al Oficial al mando de la flotilla de submarinos italianos, Burdeos, si enviaría el submarino italiano *Capellini,* que también estaba operando en esas aguas, para ayudar. Esto fue lo que hizo. Como era imposible mantener a todos los supervivientes a bordo de los submarinos, me pareció que lo único que se podía hacer era ordenar a los barcos que se dirigieran a la Costa de Marfil francesa y aterrizaran allí. Sin embargo, el Alto Mando Naval me informó que se había pedido al gobierno francés en Vichy que enviara buques de guerra desde Dakar para hacerse cargo de los supervivientes.

Traducido por Otrebla 2001

En primer lugar *U-156* estaba solo en la escena. Durante la primera noche recogió a 193 supervivientes, británicos e italianos, y a otros 200 a la mañana siguiente, a los que distribuyó entre los botes salvavidas que aún no estaban llenos.

Cuando fue torpedeada la noche del 12 de septiembre, el *Laconia*había hecho una señal de SOS a las 2222 en la longitud de onda comercial de 600 metros y había dado su posición en clair e informó que había sido torpedeada. A las 22.26 envió una nueva señal en la banda de 25 metros en cifrado, agregando en clair que había sido alcanzada por un torpedo. A las 0600 de la mañana del 13 de septiembre el capitán de*U-156* transmita el siguiente mensaje en la banda de 25 metros en inglés:

Si algún barco ayudará a los náufragos *Laconia* tripulación, no la atacaré siempre que no esté siendo atacado por barcos o fuerzas aéreas. Recogí a 193 hombres, 4 ° 52 'Sur 11 ° 26' Oeste. Submarino alemán.

Esta señal se repitió a las 06.10 en la longitud de onda internacional de 600 metros. Por lo tanto, no puede haber ninguna duda de que las autoridades británicas sabían sobre el torpedeado del*Laconia* y las labores de salvamento que realiza el submarino alemán. La noticia de que Hartenstein había recogido a 193 supervivientes aumentó mi ansiedad por la seguridad de los barcos ordenados en el lugar para ayudar. Una vez que tomé la decisión de intentar salvar a los supervivientes, estaba más que ansioso por hacer el trabajo correctamente, a pesar de las instrucciones del Cuartel General del Führer y la advertencia del Comandante en Jefe de que la seguridad de mis submarinos no estaba en peligro. estar en peligro. Era una responsabilidad que me parecía justificado aceptar.

Por lo tanto, a las 0027 del 13 de septiembre hice la siguiente señal:

Hartenstein para permanecer en el lugar, pero listo para sumergirse. Los barcos restantes para llevar a bordo solo los que puedan sin interferir con su capacidad para sumergirse.

El 14 de septiembre a las 07.40 repetí:

Todos los barcos, incluido Hartenstein. Lleve a bordo sólo los números que le aseguren que el barco siga estando en pleno funcionamiento cuando esté sumergido.

Mientras tanto, el gobierno de Vichy había acordado enviar buques de guerra franceses

Traducido por Otrebla 2001

al lugar, y así pude liberar los submarinos destinados a las operaciones de Ciudad del Cabo, con la excepción del Hartenstein, como había ordenado Hitler. A las 07.40 del 14 de septiembre les ordené que reanudaran su viaje hacia el sur, "siempre que no hubieran conseguido supervivientes a bordo". *U-506* y *U-507,* sin embargo, se ordenó a los dos barcos del área de Freetown que continuaran y se unieran *U-156* en la labor de rescate. Llegaron al lugar el 14 y 15 de septiembre e inmediatamente se pusieron manos a la obra. Los botes salvavidas y las balsas fueron remolcados y concentrados en un área determinada, preparándose para entregar a sus ocupantes a los buques de guerra franceses.

U-156 mientras tanto, había subido a bordo no menos de 260 supervivientes. La mitad de ellos fueron entregados a *U-506,* y Hartenstein se quedó con 55 italianos y 55 británicos, entre ellos 5 mujeres. *U-507,* también, estaba lleno de supervivientes.

Luego, en la tarde del 16 de septiembre ocurrió un hecho que el Capitán de *U-156* descrito en su Diario de Guerra con las siguientes palabras:

1125: poco antes de la llegada de otros dos barcos, aviones cuatrimotores con marcas americanas, rumbo 70 °. Como prueba de mis intenciones pacíficas, desplegué una gran bandera de la Cruz Roja de cuatro metros cuadrados en el puente frente a la línea de vuelo del avión. La aeronave sobrevoló una vez y luego navegó en las cercanías durante algún tiempo. Hizo señales morse: '¿Dónde estás?' y '¿Hay barcos a la vista?' Ninguna respuesta. La aeronave despegó en dirección suroeste y luego regresó por unos momentos media hora más tarde.

1232: se aproxima una aeronave de tipo similar. Voló a una altura de 250 pies ligeramente por delante del barco y arrojó dos bombas en un intervalo de unos tres segundos. Mientras se soltaba el remolque con cuatro botes salvavidas, la aeronave arrojó una bomba en medio de estos últimos. Un barco volcó. Los aviones volaron en las cercanías durante un rato y luego lanzaron una cuarta bomba a unos dos o tres mil metros de distancia. Se dio cuenta de que sus bastidores de bombas estaban ahora vacíos. Otro avión. Dos bombas, una de las cuales, con un retraso de unos segundos, explotó directamente debajo de la sala de control. La torre de mando desapareció en un hongo de agua negra. La sala de control y el compartimento de proa informaron que producían agua. Ordene a todos que se pongan chalecos salvavidas. Ordenó a todos los británicos que abandonaran el barco. A continuación, todos los italianos se van, ya que la batería comienza a emitir gas.

1311: envió un mensaje de emergencia de guerra en cuatro longitudes de onda, cada una repetida tres veces. Regresé a los botes salvavidas, a los que trasladé a todos los supervivientes restantes. (Algunos de ellos requirieron un poco de persuasión suave). Informes sobre

Traducido por Otrebla 2001

fugas canceladas. Sin fuga.

1345: sumergido. Recorte atrapado. Izquierda en rumbo 270 °.

1600: todos los daños reparados, en la medida de lo posible. Daño sufrido. Periscopio de búsqueda aérea atascado. El periscopio del ocular fijo se niega a girar. Siete celdas de batería vacías, otras dudosas. Brida de refrigeración diésel arrancada. El DF no funciona. Equipo de sondeo e hidrófonos fuera de servicio. Trabajo de reparación de primer nivel por personal técnico.

Hartenstein informó de este incidente en una señal hecha a las 2304 el 16 de septiembre:

De Hartenstein. Mientras remolcaba cuatro botes salvavidas, en un clima despejado y con una gran bandera de la Cruz Roja desde el puente, fue bombardeado por American Liberator. La aeronave arrojó cinco bombas. He trasladado a los supervivientes a los botes salvavidas y estoy abandonando el trabajo de rescate. Continuando hacia el oeste. Reparaciones en mano. Hartenstein.

Al recibir esta señal, envié inmediatamente a Hartenstein la siguiente orden:

0019: 17 de septiembre. No debe arriesgar la seguridad de su barco en ninguna circunstancia. Todas las medidas para garantizar la seguridad, incluido el abandono de las operaciones de rescate, deben tomarse sin piedad. No confíe en que el enemigo muestre la menor consideración.

Después de este ataque a *U-156,* desde el punto de vista del servicio, hubiera sido correcto que abandonara todos los trabajos de rescate. Este ataque mostró claramente los peligros a los que estaban expuestos los otros submarinos, un peligro que se vio reforzado por el hecho de que estaban abarrotados de supervivientes rescatados.

Hubo una discusión muy acalorada en mi cuartel general durante la cual algunos de mis oficiales argumentaron, con mucha razón, que cualquier otro intento de rescate sería totalmente injustificable. Pero una vez que hube puesto mi mano en la tarea no pude obligarme a abandonarla y puse fin a la discusión con las palabras: 'No puedo meter a esa gente en el agua. Yo continuaré.

Por supuesto, me di cuenta de que la responsabilidad sería totalmente mía si un submarino resultaba dañado o hundido en cualquier ataque posterior. En un punto, sin embargo, no tuve ninguna duda: gracias a las señales de SOS hechas por el*Laconia* y la señal hecha, en clair y en inglés, por el capitán de *U-156,* el enemigo tenía

Traducido por Otrebla 2001

información precisa tanto sobre el hundimiento del barco como sobre la peligrosa situación de los supervivientes. A lo largo de los cuatro días en los que continuamos con nuestro trabajo de rescate, sin embargo, no solo no hizo nada para ayudar a los sobrevivientes, entre los cuales, después de todo, había mil británicos y polacos, sino que simplemente aprovechó el hecho para lanzar ataques contra nuestro ejército. submarinos.

En vista de la actitud insensible, por decir lo mínimo, adoptada por las autoridades británicas, me parecía lógico que yo, habiendo aceptado personalmente la plena responsabilidad de permitir que los submarinos continuaran su trabajo de rescate, ahora debería restringir sus peligrosas actividades al rescate de nuestros aliados, los italianos.

En 0151 del 17 de septiembre, por lo tanto, emití la siguiente orden:

Para *U-506* y *U-507.* Los barcos se mantendrán en todo momento listos para bucear instantáneamente y deben conservar en todo momento todos los poderes de acción bajo el agua. Por lo tanto, trasladará a los botes salvavidas a los supervivientes que tenga a bordo. Solo los italianos pueden permanecer a bordo de sus barcos. Dirígete al punto de encuentro y entrégaselo a los franceses. Cuidado con las contramedidas enemigas, tanto aéreas como submarinas.

El mismo día, en mi ansiedad de que los capitanes de *U-506* y *U-507*, como Hartenstein, podría ingenuamente depositar su confianza en una bandera de la Cruz Roja, envié las siguientes instrucciones adicionales:

No izar bandera de la Cruz Roja, ya que (i) no es un procedimiento internacional reconocido; (ii) en ningún caso, y ciertamente no en lo que respecta a los británicos, brindará protección alguna.

No pasó mucho tiempo antes de que recibiera la confirmación de que, desde el punto de vista operativo, sería un error persistir en la labor de rescate. A las 1222 del 17 de septiembre *U-506*, con 142 sobrevivientes, entre ellos mujeres y niños, a bordo, fue atacado por un hidroavión pesado. El hecho de que el barco no fuera destruido fue gracias enteramente al estado de alerta del vigía. Cuando las bombas explotaron, el barco ya estaba a casi 200 pies por debajo de la superficie.

Durante el 17 de septiembre, ningún buque británico de ningún tipo acudió al rescate de los supervivientes. Pero los dos buques de guerra franceses,*Anamita* y *Gloire,* Llegaron debidamente a la cita ya ellos los submarinos les entregaron a los que habían rescatado.

Traducido por Otrebla 2001

Según relatos italianos, cuando el *Laconia* Fue torpedeado los británicos habían cerrado las puertas de los mamparos que conducían a los compartimentos donde se alojaban los prisioneros y habían impedido a los italianos por la fuerza de las armas subir a los barcos. Esto explica el pequeño número de italianos recogidos.

Después de que los sobrevivientes fueron entregados a los barcos franceses y esta peligrosa labor de rescate, que había continuado durante varios días, finalmente llegó a su fin, me di cuenta de que en ninguna circunstancia volvería a arriesgarme a perder un bote y su tripulación en una empresa de naturaleza similar.

En esta coyuntura de la guerra en el mar, había que suponer que los aviones podrían aparecer repentinamente en cualquier lugar y en cualquier momento y, por lo tanto, tuvimos que actuar en consecuencia.

Para el período del 2 de septiembre al 12 de septiembre de 1942, inmediatamente anterior, es decir, al hundimiento del *Laconia*—Hubo una gran cantidad de entradas en el Diario de Guerra del Comando de U-boat sobre el avistamiento de aviones, sus ataques a submarinos y el hundimiento de submarinos por aviones en todas las áreas marítimas. En repetidas ocasiones había advertido a mis capitanes que los peligros de un ataque aéreo no podían exagerarse. Pero una y otra vez habíamos descubierto que se inclinaban a subestimar los peligros de un ataque, cuya esencia era la sorpresa y el ataque repentino. Estaban demasiado inclinados a creer que, mientras no hubiera aviones a la vista, sus barcos estaban perfectamente seguros, solo para darse cuenta en el instante siguiente, cuando apareció un avión, que su posición ya era desesperada. Porque, para dar tiempo a los que están en el puente para bajar y luego sumergir un submarino, se requiere un minuto; y en un minuto un avión puede cubrir casi cuatro millas. Un avión de ataque

Sin embargo, el mero hecho de desaparecer bajo la superficie del agua no era suficiente. El bote tenía que ser capaz de alcanzar una profundidad a la que estuviera a salvo de las bombas que se le arrojarían.

En la práctica, esto significaba que era esencial detectar la aeronave en el momento en que entraba en el rango de visión. Por lo tanto, mientras avanzaba en la superficie, un submarino debía mantenerse en un estado de preparación instantánea para sumergirse; y tenía que mantener una alta velocidad, porque cuanto más rápido corre un barco, menos tiempo necesita para sumergirse. Además, significaba que solo los que estaban de guardia podían ingresar al puente para reducir al mínimo el tiempo requerido para poner todas las manos debajo.

Estas condiciones, sin embargo, solo podrían cumplirse con buen tiempo, cuando el

Traducido por Otrebla 2001

el cielo estaba despejado; si la visibilidad era escasa, no se podían cumplir; y si un barco estuviera comprometido en trabajos de rescate, no podría tomar ninguna de las precauciones esenciales enumeradas anteriormente, porque entonces sería detenido y la mayor parte de la tripulación estaría en la carcasa, ayudando en el rescate. En esas circunstancias, cualquier apariencia de disposición instantánea para bucear estaba claramente fuera de discusión; el barco fue víctima de cualquier avión que lo atacara.

Con la ubicuidad cada vez mayor de los aviones hostiles, participar en trabajos de rescate en el futuro equivaldría a suicidarse. Mis instrucciones de rescatar a los supervivientes sólo cuando no se incurriera en peligro al hacerlo ya no se aplicaron; el caso de la*Laconia* lo había demostrado con toda claridad. En 1903 el 17 de septiembre, después de que fuera bombardeada por un avión al mediodía, recibí la siguiente señal de*U-507:*

17 de septiembre. Italianos transferidos a *Anamita.* Oficial de navegación y otros oficiales británicos a bordo. Siete botes salvavidas con aproximadamente 330 británicos y polacos, incluidos 15 mujeres y niños, zarparon en la plaza FE9612. Mujeres y niños habían pasado la noche a bordo. Todos los sobrevivientes recibieron comida caliente, bebidas, ropa y atención médica cuando fue necesario. Cuatro botes salvavidas más que viajan hacia el ancla en el mar Square FE9619. Ambos puestos notificados a*Gloire,* que se dispuso de inmediato a encontrarlos.

Esta señal muestra la muy pronta disposición de los oficiales navales alemanes, educados en las mejores tradiciones del mar, para acudir en ayuda de los que tienen problemas. Pero fue una actitud a la que no me sentí justificado al permitirles adherirse. Al hacerlo, como ya he dejado claro, expusieron a sus propios barcos y tripulaciones al peligro más grave. Después de la*Laconia* hundido, había arriesgado la seguridad de mis propios submarinos para salvar a los marineros naufragados, mientras que el enemigo hacía lo contrario y arriesgaba la vida de sus propios marineros para hundir submarinos alemanes, a pesar de que estaban empeñados en salvar vidas. Por lo tanto, tuve que emitir órdenes que excluirían la posibilidad de que se repitiera tal situación y que también dejaban a los capitanes de submarinos sin autoridad para usar su discreción para decidir si el daño del ataque aéreo justificaba su intento de rescate o no. . Estas órdenes, entonces, debían enmarcarse de tal manera que la situación presunta o real en el aire dejara de constituir el factor decisivo que regía la conducta del submarino. Por estas razones, di las siguientes órdenes a todos los oficiales al mando el 17 de septiembre:

Todos los intentos de rescatar a las tripulaciones de los barcos hundidos cesarán de inmediato. Esta

Traducido por Otrebla 2001

La prohibición se aplica igualmente a la recogida de hombres en el agua y su puesta a bordo de un bote salvavidas, al adrizamiento de los botes salvavidas volcados y al suministro de alimentos y agua. Tales actividades son una contradicción del objetivo principal de la guerra, a saber, la destrucción de los barcos enemigos y sus tripulaciones.

En el juicio de Nuremberg, la fiscalía británica intentó demostrar que esta orden era de hecho una orden de asesinato que ordenaba a los capitanes de submarinos matar deliberadamente a los supervivientes enemigos en el agua. Incluso el Tribunal Militar Internacional, en el que las cuatro potencias vencedoras juzgaban a los vencidos, se vio incapaz de aceptar esta afirmación del fiscal británico, y ni el brazo de Uboat ni yo fuimos condenados por el Tribunal por la forma en que habíamos hecho la guerra.

En los muchos miles de enfrentamientos en los que participaron submarinos, solo hay un caso en el que un capitán de submarino atacó a los supervivientes. En este caso, el capitán, el teniente comandante Eck (*U-852*), habiendo hundido un vapor, abrió fuego sobre los restos, que de otro modo debieron delatar la presencia y posición del submarino a las patrullas aéreas enemigas. En su preocupación por la seguridad de su propio barco, el capitán fue demasiado lejos y disparó contra los restos, independientemente de los supervivientes.

Mientras sigues en la misma patrulla *U-852* fue destruido por un ataque aéreo. La tripulación, algunos de los cuales resultaron heridos, subieron a sus botes de goma y luego fueron ametrallados desde el aire.

El teniente comandante Eck y sus oficiales fueron condenados a muerte por un consejo de guerra británico y fusilados el 30 de noviembre de 1945.

Solo supe de este caso después del final de la guerra en Nuremberg. no podía aprobar la acción de este comandante, porque un oficial no debe en ninguna circunstancia apartarse de los principios morales aceptados que gobiernan la conducción de la guerra. Pero durante mi interrogatorio en Nuremberg hice el siguiente comentario sobre el caso:

Sin embargo, me gustaría decir que el teniente comandante Eck tuvo que tomar una decisión extremadamente difícil. Él era responsable de la seguridad de su barco y su tripulación, y en tiempos de guerra esa es una gran responsabilidad. Creo que tengo razón al decir que más o menos a la misma hora y en la misma localidad fueron, de hecho, bombardeados cuatro barcos. Si con eso en mente creía que lo habrían descubierto y destruido si se hubiera abstenido de la acción que tomó, si fue en

Traducido por Otrebla 2001

Estos motivos de que actuó como lo hizo, entonces estoy seguro de que cualquier consejo de guerra alemán sin duda habría tenido en cuenta el hecho. Cuando termina la pelea uno ve las cosas de manera un poco diferente, creo, y uno se inclina a ser menos consciente de la tremenda responsabilidad que recae sobre los hombros del infortunado capitán.

Que la amenaza desde el aire era, de hecho, tan grave como había pensado, y que esta orden de abstenerse de cualquier intento de trabajo de rescate para no poner en peligro la seguridad de nuestros propios barcos era necesaria en ese momento es, Creo que, ampliamente probado por el hecho de que los tres submarinos que habían participado en el*Laconia* Desafortunadamente, el trabajo de rescate se perdió con todas las patrullas posteriores como resultado de los ataques desde el aire.

La acusación y la propaganda enemiga hicieron una tremenda historia en todo el mundo con su afirmación de que mi '*Laconia* orden 'era' una orden de asesinato '. Pero el hecho de que el Tribunal Militar Internacional, que estaba compuesto por estadounidenses, británicos, franceses y rusos,*rechazado* Esta afirmación en su hallazgo, y el hecho adicional de que el brazo de submarinos alemanes y su mando no pudieron y, de hecho, no fueron condenados en Nuremberg por conducta inapropiada de guerra submarina, hasta el día de hoy se han mantenido ocultos al mundo. como sea posible.

Traducido por Otrebla 2001

15. MEJORAS EN EQUIPOS Y ARMAMENTOS DE U-BOAT

Necesidad de submarino de alto submarino *velocidad, ventajas del submarino Walter, necesidad de un dispositivo contador al radar, necesidad de aislamiento contra la ubicación en la superficie, mejor armamento antiaéreo, necesidad de la 'trampa para aviones', creciente amenaza del aire, necesidad de He 177 de radio largo, torpedos inadecuados.*

EN LA segunda mitad de 1942 ya no cabía duda alguna de que, a pesar de los grandes éxitos conseguidos por los submarinos, el enemigo había ganado tácticamente la ventaja con sus contramedidas. La ubicación en la superficie por parte de los destructores, los buques de escolta y los aviones tuvo que privar en gran medida a los submarinos de sus principales ventajas tácticas de ocultación y sorpresa, si es que, de hecho, no del todo, estas ventajas sólo podrían ser devueltas por algún revolucionario. desarrollo en diseño básico. Nuestra necesidad esencial era encontrar algún medio de transferir la movilidad del submarino a su lugar más apropiado.*submarino* elemento; en otras palabras, queríamos un submarino de alta *submarino*velocidad. Esto, por razones del peso involucrado, parecía ser alcanzable solo si pudiéramos producir un bote en el que se pudiera usar un solo medio de propulsión cuando el bote estaba sumergido y cuando estaba en la superficie.

De los diversos proyectos en experimentación, el submarino Walter, que fue propulsado por una turbina Ingolin (peróxido de alta prueba), fue el tipo que tenía las mejores perspectivas de cumplir con nuestros requisitos en una fecha temprana. Aun así, pasaría un tiempo considerable —o eso creíamos en el verano de 1942— antes de que pudiera estar operativo; y hasta entonces nuestro objetivo era intentar contrarrestar los avances realizados en las medidas defensivas enemigas mejorando el equipamiento y armamento de los tipos de submarinos existentes.

Con una serie de sugerencias y solicitudes, el Comando de U-boat se puso urgentemente en la tarea de acelerar las mejoras en los múltiples dispositivos que

Traducido por Otrebla 2001

constituyen el armamento y equipamiento de un submarino. En un memorando fechado el 24 de junio, habiendo enfatizado primero la más importante de mis sugerencias, que era que la producción del submarino Walter debería acelerarse tanto como fuera posible, señalé la necesidad de mejorar las armas y el equipo. de tipos existentes:

Excelentemente, aunque el brazo de los submarinos ha sido servido por diseñadores, constructores e ingenieros por igual, esta guerra ha puesto al descubierto muchas debilidades en los armamentos con los que se han equipado los submarinos. La forma más eficaz en la que podemos ayudar a los tipos de barcos existentes, por tanto, es mejorando su armamento. Hay muchas direcciones en las que la mejora se ha convertido ahora en un asunto de gran urgencia, ya que, aunque los submarinos son excelentes*como* barcos, su armamento defectuoso los deja en muchos aspectos en una posición de inferioridad cuando se oponen a los dispositivos defensivos enemigos.

En los párrafos siguientes del memorando enumeré las diversas categorías de equipo en las que era necesario realizar mejoras. Gracias a la intervención personal del Comandante en Jefe Naval, mis requerimientos y sugerencias fueron considerados prioritarios por los departamentos técnicos involucrados.

Finalmente, en una conferencia celebrada por el Comandante en Jefe de la Armada en Berlín el 28 de septiembre se redactó una declaración de las medidas a tomarse y se presentó a Hitler ese mismo día. Con la ayuda de mapas, aproveché la oportunidad para mostrarle al Führer hasta qué punto el 'espacio libre' en el medio del Atlántico Norte, el 'espacio de aire' que no podía ser alcanzado por aviones enemigos terrestres, había disminuyó de tamaño durante el último año y cuán grandes se habían vuelto los peligros a los que estaban expuestos los submarinos, cuando este desarrollo se utilizó junto con el nuevo dispositivo británico de localización de superficie.

Hitler respondió que no consideraba probable que el enemigo tuviera éxito en proporcionar cobertura aérea en toda el área del Atlántico Norte. No obstante, apoyó enfáticamente las medidas que sugerimos tanto para acelerar la entrada en servicio del submarino Walter como para mejorar el armamento de los tipos de submarinos existentes.

Las direcciones en las que era necesario mejorar el armamento y el equipo existentes se enumeraron a continuación:

1. De primordial importancia fue el hallazgo de algún contraataque a los británicos

Traducido por Otrebla 2001

dispositivo de localización de superficie. La instalación en agosto de los Fu MB (receptores de búsqueda) ya había proporcionado un alivio considerable. Con la ayuda de este dispositivo, los submarinos habían podido confirmar si habían sido localizados o no, y en muchos casos habían podido sumergirse a tiempo, con el resultado de que el número de ataques sorpresa desde el aire había disminuido. . Roskill, al comentar sobre la introducción de este dispositivo en agosto, escribe:

Gran parte de nuestra ventaja temporal se perdió así ... En octubre, la ofensiva del Golfo [de Vizcaya], que recientemente parecía ofrecer una promesa tan grande, se había detenido. [Roskill, vol. II, pág. 205.]

El avión británico que patrullaba el golfo de Vizcaya había estado equipado hasta ahora con equipos de radar de un metro y medio, que pudimos detectar con nuestros receptores de búsqueda. Antes de que pudieran recuperar su ventaja anterior, por lo tanto, tuvieron que ser reequipados con el último conjunto de radar de 10 centímetros, que ya se estaba desarrollando. El Comando de Bombarderos Británico, al que hasta entonces se le había dado prioridad de equipamiento con estos nuevos conjuntos para el enjuiciamiento de su ofensiva contra Alemania, ahora tenía que ceder prioridad al Comando Costero, porque 'el colapso de la ofensiva aérea contra los submarinos que cruzaban la Bahía de Vizcaya fue considerada la más grave ”.

Aquí, como en muchos otros casos, en las demandas conflictivas de Bomber Command por su ofensiva contra Alemania y Coastal Command por sus operaciones defensivas contra el brazo de submarinos, los británicos dieron prioridad al combate de los submarinos. En el campo enemigo se aceptaba como algo natural que la mayor amenaza era el submarino.

Nuestro receptor de búsqueda, sin embargo, cubría solo un campo estrecho, y si el enemigo cambiaba sus longitudes de onda, inevitablemente se volvía ineficaz.

En las operaciones contra el Convoy ON122 a finales de agosto, cuando descendió la niebla, los submarinos fueron bombardeados repetida e inesperadamente por destructores antes de que supieran que habían sido localizados. Por lo tanto, tuvimos que equiparlos con algún dispositivo que les permitiera localizar al enemigo con certeza y determinar si ellos mismos habían sido localizados.

Por lo tanto, el comando de submarinos propuso que, además de la búsqueda combinada receptor[21] que operaban a través de 360 °, el dispositivo que ya tenían, también deberían estar equipados con este radar activo. Así equipado, el capitán podría cambiar, según la situación táctica, de un dispositivo a otro.

Traducido por Otrebla 2001

para decidir si sumergirse, realizar una acción defensiva o atacar. La sugerencia fue acertada, porque no había duda de que el peligro de que nuestro receptor de búsqueda se volviera ineficaz era muy real.

Otra cosa que intentamos hacer fue aislar las embarcaciones contra la ubicación de la superficie, y en este campo se decidió continuar con los experimentos que previamente habían sido iniciados por la Armada.

El Alto Mando Naval se puso en contacto con todos los institutos universitarios alemanes correspondientes y les preguntó si podían sugerir alguna otra forma en la que los submarinos pudieran protegerse contra la ubicación por parte del enemigo. Pero nuestros científicos no pudieron sugerir ningún campo de investigación más que el que la marina ya estaba explorando.

Durante estos primeros meses críticos en los que el nuevo dispositivo británico constituía una amenaza tan grave, mi oficial de inteligencia, el teniente comandante Meckel, fue la fuerza impulsora de todos nuestros esfuerzos para iniciar nuevas medidas. Era un oficial talentoso con un conocimiento profundo de su profesión y con una imaginación considerable, un atributo valioso en cualquier miembro de las fuerzas armadas.

2. Una cosa estaba perfectamente clara. Incluso si lo logramos, con una combinación de receptor de búsqueda y dispositivo de localización, al equipar los submarinos con un sistema de advertencia eficiente contra la ubicación por parte del enemigo, todavía se producirían casos de ataque repentino y sorpresa desde el aire, y el capitán siempre se enfrentaría a una decisión difícil. Si decidía sumergirse y las bombas caían durante la maniobra antes de que el barco alcanzara una profundidad segura, con toda probabilidad sería destruido. Si, por el contrario, decidiera no sumergirse, porque ya era demasiado tarde, sino permanecer en la superficie y luchar contra el avión con sus ametralladoras, en todos los casos se vería comprometido en una lúgubre batalla, en la que su Las defensas AA en la torre de mando podrían fácilmente sacar lo peor del duelo. En cualquier caso, fue un desafío que se vería obligado a aceptar si por alguna razón su bote no pudiera sumergirse o si no hubiera tiempo suficiente para sumergirse. El primer requisito, entonces, era en cualquier caso asegurarse de que el armamento AA del barco fuera completamente eficiente. Esto no fue fácil, pues, cuando la embarcación se sumergió los cañones se quedaron donde estaban, y mientras ella permaneció sumergida estuvieron expuestos al peligro de corrosión por el agua de mar.

En cualquier caso, la potencia de fuego AA de los barcos debía reforzarse materialmente. Para ello tuvimos que añadir a la torre de mando, sobre la que estaba el puente del barco, una segunda plataforma y sobre ella montar un gemelo adicional de 2 cm. C38.

Traducido por Otrebla 2001

Cuando *U-256* Cuando regresó a la base a principios de septiembre tan gravemente dañada por las bombas que parecía dudoso que pudiera volver a ser apta para el servicio, se nos ocurrió la idea de convertirla en una "trampa para aviones". Propusimos usarla como embarcación antiaérea en el golfo de Vizcaya y como escolta antiaérea para embarcaciones en la misma zona que pudieran resultar dañadas o que no pudieran sumergirse temporalmente. Por lo tanto, fue enviada al muelle para ser modificada. Su casco de presión se reforzó, su armamento antiaéreo se incrementó y su puente fue blindado como protección contra los disparos. Sus hazañas y vivencias luego de haber sido así modificadas se relatarán más adelante.

En pos de nuestro objetivo principal de fortalecer a los submarinos lo más rápida y eficazmente posible para su batalla contra la amenaza cada vez mayor desde el aire, el comando de submarinos solicitó que varios aviones de larga distancia se pusieran bajo su mando para utilizar como cazas, ya que los JU88 CIV que el AOC Atlantic Command podía suministrar tenían un radio de acción demasiado pequeño para poder permitirse algún alivio excepto en aguas costeras.

Durante mucho tiempo habíamos estado esperando ansiosamente la llegada del He177, que se decía que tenía un radio de acción de unas 1.500 millas y que, por lo tanto, podría operar en aquellas áreas marítimas en las que el brazo de los submarinos aún podría atacar. convoyes, siempre que contara con el apoyo de la Fuerza Aérea Alemana en operaciones contra la cobertura aérea enemiga.

El Comandante en Jefe de la Armada instó encarecidamente al Cuartel General de la Fuerza Aérea a acceder a esta solicitud de empleo de helicópteros He177 en la guerra en el mar, y parecía haber todas las perspectivas de que se utilizaran así en unos pocos meses. En el caso, estaban destinados a no volver a estar operativos.

Además de todo esto, había enviado un memorando al Comandante en Jefe el 3 de septiembre de 1942, en el que sugería que 'en el interés de un enjuiciamiento activo adicional de la guerra de submarinos deberíamos, creo, presionar fuertemente para el desarrollo de una aeronave poderosamente armada y con un gran radio de acción, que nos ayude en la Batalla del Atlántico en las zonas más distantes más allá del alcance del He177 '.

El Comandante en Jefe de la Armada envió la sugerencia al Cuartel General de la Fuerza Aérea. El 3 de octubre este último respondió:

. . . la solicitud de producción de una aeronave capaz de dar cobertura aérea a
Por el momento, no se pueden encontrar submarinos en las zonas más distantes del Atlántico. Para este propósito, se necesitaría un tipo similar al bombardero estadounidense. Por muy deseable que sea indudablemente la posesión de un avión de este tipo, no hemos

Traducido por Otrebla 2001

Presentar los datos técnicos necesarios, a partir de los cuales se podría desarrollar.

El hecho es que las deficiencias en los desarrollos que deberían haberse iniciado en tiempos de paz, si nuestro pensamiento estratégico hubiera sido lógico, no podrían subsanarse en medio de la guerra.

3. Los esfuerzos del Comando de U-Boat para adquirir armas para sus barcos que demostraron ser más eficaces contra los destructores estaban en la misma línea. Mientras no existiera un dispositivo de localización en la superficie, el destructor no representaba un gran peligro para un barco que navegaba por la superficie. Por lo general, el barco veía al destructor antes de que él mismo lo descubriera y, por lo tanto, podía realizar cualquier acción que considerara adecuada. Ahora, sin embargo, el peligro de ser sorprendido por un destructor de noche o con poca visibilidad había aumentado enormemente. Por lo tanto, era muy deseable que todavía pudiéramos activarlo cuando, con la proa puesta, se dirigía directamente hacia un submarino.

Utilizar un torpedo normal en esta situación en la que el destructor no presentaba ningún objetivo lateral ofrecía pocas posibilidades de éxito. La mejor defensa que teníamos a la vista, o que probablemente tendríamos en el futuro previsible, era el torpedo acústico, que se dirigía directamente al sonido de los tornillos de su objetivo y, por lo tanto, tenía una buena probabilidad de acertar incluso en un objetivo pequeño o cuando se dispara desde una posición desfavorable. Por lo tanto, insté a que esta arma se perfeccionara y se pusiera en servicio lo antes posible.

La posibilidad de que los submarinos luchen contra los destructores con cohetes también se consideró y se sometió a más investigaciones.

En el curso de la 'ofensiva general' del U-boat Command para asegurar una mejora en el armamento del U-boat, se tuvo que hacer referencia una y otra vez a la efectividad del torpedo normal. En un informe que envié el 24 de junio escribí:

Después de dos años y medio de fracasos, experimentos, reveses y mejoras, y a pesar de nuestros esfuerzos más arduos, el equipo de mantenimiento de profundidad y el dispositivo de disparo de nuestros torpedos hoy no son tan eficientes como los de 1918 ... .. La efectividad explosiva y destructiva del torpedo - cuando se usa con pistola de contacto - es inadecuada, como lo demuestran los innumerables casos en los que se han requerido varios torpedos para hundir un carguero ordinario.

Traducido por Otrebla 2001

De hecho, el equipo de mantenimiento de profundidad todavía no era confiable y todavía usábamos solo pistolas de contacto.

De enero a junio de 1942, los submarinos habían requerido 816 impactos de torpedos para hundir 404 barcos. La introducción de una pistola magnética, con la que era seguro que un torpedo sería suficiente para hundir un barco, habría tenido el mismo efecto que duplicar el número de torpedos que podía llevar un submarino, y sin duda habría conducido a un aumento hundimientos.

Los resultados netos logrados con todas estas medidas se describirán más adelante. El brazo de submarinos confiaba en su personal directivo y estaba convencido de que se estaba haciendo todo lo posible para garantizar que el poder de combate de los barcos se mantuviera al mismo ritmo que cualquier nuevo dispositivo defensivo que pudiera desarrollar el enemigo. Incluso después de tres años de guerra y bajo las duras y amargas condiciones de la Batalla del Atlántico, la moral de las tripulaciones era alta y se mantuvieron firmes en su devoción al deber y las tradiciones de su vocación.

El mando de submarinos hizo todo lo posible para fomentar este espíritu guerrero; esperábamos que las mejoras que habíamos planeado en armamento dieran sus frutos. La introducción del receptor y el equipo de búsqueda demostró que todavía había margen de mejora en las condiciones en las que se pedía que combatiera al submarino. Los hundimientos agregados para 1942 fueron tan altos como siempre, y nuestras pérdidas totales no habían aumentado. Además, el número de submarinos operativos aumentaba constantemente. Por tanto, el presente seguía siendo satisfactorio y las perspectivas para el futuro inmediato parecían prometedoras. Todas estas cosas se combinaron para hacerme sentir seguro; pero los problemas de la guerra de submarinos en un futuro más distante, cuando se examinan en su conjunto, me causaron mucha ansiedad.

Traducido por Otrebla 2001

16. MÁS BATALLAS Y OPERACIONES DEL CONVOY EN AGUAS LEJAS

Octubre-diciembre de 1942

Desembarco de los aliados en el norte de África sorpresa total; fracaso del Servicio de Inteligencia Secreto Alemán; importancia de dislocar las líneas de suministro del enemigo con submarinos; poca profundidad del agua; operaciones frente a Gibraltar difíciles; me opongo a la transferencia de submarinos desde el Atlántico.
- utilidad de los buques tanque submarinos - reanudación de las operaciones en el Atlántico norte - grandes éxitos en noviembre - primera colisión entre submarinos - convoyes en el área de Trinidad - hundimientos de Ciudad del Cabo
- nuestras pérdidas.

DESDE OCTUBRE DE 1942 en adelante, siempre hubo dos grupos de submarinos disponibles permanentemente en el Atlántico Norte para operaciones contra convoyes. Se dispusieron en dos líneas de patrulla, una en el Atlántico oriental y otra en el oeste. La tarea del grupo oriental era ponerse en contacto con los convoyes que se dirigían al oeste, mientras que el grupo occidental interceptaba los convoyes orientales antes de que cualquier tipo de convoy entrara en la `` zona de operaciones de los submarinos '', esa zona en el Atlántico medio a la que no se podía llegar. Aeronaves terrestres.

En U-boat Command, los movimientos de los convoyes esperados se trazaron cuidadosamente en un mapa, y solo después de un escrutinio más meticuloso de todas las indicaciones disponibles de la posición y el rumbo de un convoy se completó la posición precisa de la línea de patrulla en cuestión. reparado. Por lo general, esta línea se encontraba en una zona por la que se preveía que el convoy pasaría de día, ya que durante el día obviamente había menos posibilidades de que el convoy se deslizara sin ser observado. Sin embargo, si el convoy no era avistado por la tarde del día en que se esperaba, la línea de patrulla giraría y navegaría durante el día.

Traducido por Otrebla 2001

Traducido del inglés al español - www.onlinedoctranslator.com

noche en el mismo rumbo que el que se suponía que estaba conduciendo el convoy, conservando así su posición a través de la presunta trayectoria del convoy. Tan pronto como amaneció de nuevo, la línea de patrulla daría la vuelta y se movería una vez más hacia el convoy esperado, con la esperanza de encontrar al enemigo mientras todavía estaba en el 'lado de salida' para que lo menos posible fuera desperdiciado del área que fue descubierta por la patrulla aérea aliada. Información fresca proporcionada por la sección criptográfica, informes de avistamientos, condiciones climáticas y, por último, pero no menos importante, ese 'sexto sentido' con respecto a posibles cambios de rumbo u otras medidas defensivas, todas estas cosas frecuentemente combinadas para causar un cambio repentino del punto focal de operaciones y por lo tanto alteraciones considerables en la disposición de los grupos de submarinos.

En los primeros días de octubre, violentas tormentas arruinaron nuestras operaciones contra dos convoyes. Por lo tanto, estábamos más ansiosos de que un grupo de diez barcos dispuestos al este de Terranova el 10 de octubre lograran avistar el Convoy SC104 en dirección este, que se esperaba que llegara a la zona el 11 de octubre. Sin embargo, no fue hasta el día siguiente. que el comando de submarinos recibió una señal de un bote estacionado en el extremo norte de la línea de patrulla informando que había avistado una corbeta al mediodía del 11 de octubre. Debido a la perturbación atmosférica, se había producido un retraso de doce horas antes de una versión inteligible del se recibió la señal.

Pensé que la corbeta debía pertenecer al convoy esperado y, a pesar del retraso que se había producido, ordené al grupo que avanzara hacia el noreste a toda velocidad. Me di cuenta de que si mi presunción estaba equivocada, había enviado mis botes a una persecución inútil y que el convoy bien podría pasar al sudoeste de ellos. Eso habría significado que otra operación había salido mal, y los submarinos habrían consumido combustible y desperdiciado un tiempo valioso en vano.

El 12 de octubre uno de los barcos tuvo la suerte de avistar la corbeta una vez más. La siguió y fue conducida directamente al convoy. ¡Lo habíamos conseguido!

La tormenta se había calmado, pero todavía corría un mar bastante pesado. Todo esto fue bueno en lo que respecta a los submarinos, ya que dificultaba la ubicación. Durante las dos primeras noches, en una serie de magistrales ataques *U-221* (Teniente Trojer) hundió siete barcos, uno de los cuales era el petrolero *Expreso del Sur* (12.390 toneladas) que abastecía de combustible a las escoltas. Los barcos restantes lograron hundir solo un barco más, lo que fue decepcionante.

Los barcos tenían la impresión de que después del 14 de octubre el anillo de escoltas ronda

Traducido por Otrebla 2001

el convoy se había reforzado materialmente y, en consecuencia, no había sido posible con buena visibilidad atravesar la pantalla protectora.

Durante los días que siguieron, las manadas de lobos continuaron operando con una fortuna fluctuante y un éxito moderado.

El 24 de octubre, una manada aguardaba al sureste de Groenlandia en el camino anticipado de un convoy con destino al oeste. El 25 de octubre se transmitió una señal de radio enemiga descifrada al comando de submarinos, que dio la posición de este convoy, el 22 de octubre, a 500 millas al oeste del Canal del Norte y su rumbo a 240 °.

El mismo día, *U-606* había visto los mástiles de un destructor apareciendo en el horizonte, pero con un rumbo más al norte de 240 °. Inmediatamente desvié al grupo a gran velocidad hacia el noroeste, ya que una vez más esperaba que este destructor demostrara ser parte de la escolta del convoy. Sin embargo, el convoy no apareció. En cambio, el 26 de octubre, el convoy HX212 en dirección este se topó con el medio de la línea de patrulla de submarinos recién constituida. Este incidente muestra cuán inciertos eran los indicios en los que se basaban las operaciones de los submarinos y cuán importante fue el papel que jugó el azar en las vastas áreas sobre las que se libraba la guerra en el mar.

En este caso, todo lo que se requería era que las dos alas de la línea de patrulla cerraran el convoy que se dirigía a medio camino entre ellas. La noche del 28 de octubre, en un mar embravecido que dificultaba al enemigo el uso de su radar, los submarinos lanzaron su ataque. Hundieron siete barcos (51.996 toneladas) y dañaron un octavo de 7.350 toneladas. Entre los barcos hundidos estaba el petrolero *Kosmos II* (16.699 toneladas).

A los efectos del control operativo, nos pareció conveniente dar nombres a los distintos grupos de submarinos. A este respecto, mi personal, además de elegir nombres tradicionales, había mostrado una preferencia por los nombres de las bestias de presa. El clima en el Atlántico durante octubre de 1942 fue excepcionalmente tormentoso, y el submarino descubrió que era difícil para ellos simplemente permanecer en el mar. El esfuerzo físico resultante del interminable cabeceo y balanceo del barco debe haber llenado los corazones de la tripulación con el anhelo de un refugio tranquilo y soleado de retiro. Para mostrar su simpatía por tales anhelos, el oficial de operaciones de mi estado mayor eligió para un grupo, que a fines de octubre se dispuso en la zona invernal al noreste de Terranova y al sur de Groenlandia, el nombre en clave de 'Violeta'.

Traducido por Otrebla 2001

El 30 de octubre, uno de los submarinos que pasaba a aguas estadounidenses avistó al Convoy SC107 con rumbo al este navegando cerca de la costa sur de Terranova. Por una afortunada coincidencia, en el Cuartel General también habíamos recibido una copia de una señal enemiga descifrada, que indicaba el rumbo que seguiría este convoy después de pasar Cape Race.

Para entonces, el grupo Violet estaba un poco corto de combustible, por lo que era particularmente importante darle la oportunidad de atacar a la primera oportunidad. Por tanto, el mando de submarinos decidió arriesgarse. Supusimos que el convoy mantendría el mismo rumbo, y el grupo Violeta se dispuso en una línea de patrulla corta, a horcajadas sobre el camino del convoy y extendiéndose hasta el límite de niebla de las orillas de Terranova.

Si nuestra suposición resultó ser incorrecta, por supuesto, deberíamos haber tenido que resignarnos a un completo fracaso. Pero yo mismo estaba seguro de que el oficial al mando del convoy pasaría por zonas con niebla sin ninguna alteración material, por supuesto.

Fuimos suertudos. El convoy se dirigió directamente hacia el centro de la línea de patrulla. Muy poco después giró hacia el este, pero en ese momento no menos de seis submarinos habían hecho contacto, y no había riesgo de que volviera a perderse el contacto. En dos noches sucesivas se hundieron quince barcos de este convoy, con un tonelaje total de 87.818 toneladas, resultado muy satisfactorio, por el cual tuvimos que pagar con la pérdida de dos submarinos, *U-520* (Teniente-Comandante Schwarzkopff) y *U-132* (Teniente Comandante Vogelsang). Según informes británicos, ambos fueron hundidos por aviones de escolta. En ese momento creímos que *U-132* se había perdido como resultado de los daños sufridos cuando un barco de municiones, que ella había torpedeado, estalló.

Mientras el grupo Violet estaba logrando su éxito ganado con tanto esfuerzo en las áreas frías y brumosas frente a los bancos de Terranova, el grupo Battleaxe, que, dispuesto en una amplia formación de reconocimiento, estaba de paso hacia el área de Freetown, avistó el Convoy SL125 con destino a casa para el oeste de las Islas Canarias. En una batalla de convoyes que duró varios días y estuvo marcada por repetidos y persistentes ataques, los submarinos hundieron trece barcos (85.686 toneladas).

Este esfuerzo notablemente bueno fue, sin embargo, la causa bastante inocente de una oportunidad perdida. El Capitán Roskill hace este comentario:

Pero la mala suerte que se apoderó de este convoy parece haber beneficiado a la causa aliada, de manera bastante inesperada, en otra dirección. Los primeros convoyes militares

Traducido por Otrebla 2001

ya que el norte de África pasaba por aguas adyacentes en el momento en que los Uboats estaban ocupados en atacar SL125. Si el enemigo no se hubiera enfrentado así, bien podría haber detectado los grandes movimientos de tropas y barcos de suministros, haberlos atacado o adivinado su propósito y sus destinos, privando así a nuestras fuerzas de desembarco de la importante ventaja de la sorpresa. [Roskill, vol. II, pág. 213.]

El desembarco de los aliados en el norte de África fue bastante inesperado para las potencias del Eje.

¿Cuál fue la secuencia de eventos que culminó en este desembarco en el norte de África y cómo fue que las potencias del Eje fueron tomadas completamente por sorpresa?

En conversaciones conjuntas entre Estados Unidos y Gran Bretaña, celebradas antes de que el primero entrara en la guerra, se acordó que, en caso de participación estadounidense, Europa seguiría siendo el principal escenario de la guerra. En diciembre de 1941, los aliados reafirmaron que sus objetivos de guerra eran primero derrotar a Alemania e Italia, y luego dirigir sus esfuerzos combinados contra Japón. Habría que establecer un segundo frente en Europa con la ayuda de un ejército de invasión estadounidense. El plan de Estados Unidos preveía el establecimiento directo de este segundo frente desde Gran Bretaña. Sin embargo, un examen más detenido del problema reveló que tal operación no sería posible antes de 1944. Al mismo tiempo, se consideró esencial que los aliados tomaran alguna medida en 1942, ya que temían que, de no hacerlo, Es posible que los rusos no puedan resistir el ataque alemán sin ayuda durante mucho más tiempo. Durante mucho tiempo Stalin había estado reprochando a sus socios anglosajones haber pospuesto repetidamente la invasión que habían prometido lanzar para aliviar la presión sobre el Ejército Rojo. En julio de 1942, los aliados decidieron, por tanto, desembarcar en el norte de África. Creían que ganarían rápidamente el control del territorio y así acabarían con la presión italo-alemana sobre el Cercano Oriente; esto, a su vez, pensaron, les permitiría recuperar el control del Mediterráneo y garantizaría que España y las colonias francesas del norte de África permanecerían neutrales. Una vez que el norte de África estuviera en su poder, podrían decidir qué próximo movimiento estratégico serviría mejor para la continuación de su ofensiva contra el continente europeo.

La decisión de invadir el norte de África se mantuvo en secreto y los aliados la ocultaron hábilmente.

¿Cuál fue la opinión del Alto Mando alemán con respecto al segundo frente después de la entrada de Estados Unidos en la guerra? El problema fue objeto de

Traducido por Otrebla 2001

deliberación continua. La amenaza al flanco occidental de las potencias del Eje en Noruega y Francia se había resguardado mediante la construcción de fortificaciones costeras y el refuerzo de las fuerzas de ocupación en esos países. Sin embargo, la posibilidad de un desembarco estadounidense en España provocó una gran ansiedad en el Alto Mando. También se consideró posible un desembarco estadounidense en Dakar y la ocupación de África occidental.

Nuestra creencia en todas y cada una de estas suposiciones se vio reforzada por informes de todo tipo que el enemigo difundió deliberadamente para confundirnos. Pero con respecto a los vastos preparativos para el desembarco norteafricano —la acumulación del transporte necesario, el embarque de tropas y material, etc.— el Alto Mando alemán no recibió información concreta de ningún tipo. En este caso, el Servicio de Inteligencia alemán bajo el mando del almirante Canaris falló por completo, al igual que fracasó durante toda la guerra, en dar al mando de submarinos una sola pieza de información sobre el enemigo que nos fue de la más mínima utilidad.

Durante toda la guerra el Alto Mando Naval había realizado un estudio minucioso y continuo de la situación estratégica en su conjunto. Su opinión sobre la posibilidad de una invasión quedó bien expresada en un informe de situación elaborado el 20 de octubre de 1942, tres semanas antes del desembarco norteafricano. Expresó la creencia de que el establecimiento de un segundo frente*en Europa* estaba todavía más allá de la capacidad militar de los aliados. Luego, el informe pasó a examinar la posibilidad de operaciones aliadas contra las posesiones francesas en el norte y oeste de África. Desde principios de octubre se había observado un aumento en el número de buques de guerra y mercantes en Gibraltar, y el Alto Mando Naval dedujo que se estaban haciendo preparativos para enviar un convoy de suministros a Malta. Las medidas observadas fueron a una escala demasiado pequeña para sugerir la posibilidad de un aterrizaje inminente en el norte de África. Aparte de esto, las colonias francesas del norte de África poseían fortificaciones costeras y fueron ocupadas por tropas del gobierno de Vichy.

El Alto Mando Naval creía que estas fuerzas y particularmente los elementos navales, que estaban llenos de odio después de las operaciones británicas contra Orán y Dakar, ofrecerían resistencia a cualquier intento de desembarco por parte de las fuerzas angloamericanas.

`` Cualquier ataque en territorio francés '', sostenía el informe, `` debe conducir inevitablemente a una ruptura definitiva con Francia y a una nueva *acercamiento* entre el Gobierno de Vichy y Alemania ».

Por estas razones el Alto Mando Naval esperaba con la ayuda de su situación

Traducido por Otrebla 2001

informe para despertar el interés del Cuartel General Supremo en una colaboración integral con la Armada francesa y en la mejora de las relaciones franco-alemanas que se derivarían de ella. El Estado Mayor Naval no creía que los Aliados desembarcarían en el norte de África, y su apreciación de la situación fue que:

Si el enemigo llega a la conclusión de que no tiene ahora, y que no tendrá en el futuro, las fuerzas terrestres, marítimas y aéreas necesarias y el transporte marítimo para su transporte, o si no está dispuesto a llevar a Francia finalmente a un lado. del Eje, su objetivo inmediato será derrotar al Panzerkorps halo-alemán, expulsar a las fuerzas del Eje fuera del norte de África y avanzar hasta la frontera con Túnez. De este modo, crearía una situación estratégica que haría poco probable que Francia se pasara al lado del Eje. Desde las nuevas bases así adquiridas, lanzaría una ofensiva contra el punto más débil de la alineación del Eje: Italia.

Por otro lado, la ocupación de Dakar era más que probable, en opinión del Alto Mando Naval, a pesar de que la inevitable consecuencia política de un *acercamiento* entre Francia y Alemania parecía argumentar en contra de la adopción de tal curso.

Esta revisión de la situación muestra claramente el estado de incertidumbre en el que, comprensiblemente, nos encontramos con respecto a los puntos en los que el enemigo podría intentar un aterrizaje. También muestra claramente las ventajas conferidas por el poder marítimo, que tiene al mar como línea de comunicación de mayor capacidad y capacidad. lo que permite a su poseedor atacar la larga costa de un adversario continental en cualquier punto de su elección. En este sentido, la iniciativa siempre recae en el poder marítimo. La única forma en que una potencia continental puede protegerse contra el peligro de desembarcos hostiles con algún grado de certeza es tener fuertes defensas a lo largo de toda su costa, y eso está más allá de sus posibilidades.

En estas circunstancias, el Alto Mando Naval, en la disposición de nuestras fuerzas navales antes de los desembarcos norteafricanos, no tuvo más alternativa que actuar como lo hizo. Su única arma en caso de una invasión de África Occidental o del Norte era el Uboat. Y aunque los submarinos en condiciones favorables bien podrían haber impedido las intenciones del enemigo, nunca podrían haber impedido su

Traducido por Otrebla 2001

implementación.

En vista de la falta de información concreta, a la que ya me he referido, sobre el momento y lugar en el que el enemigo pretendía desembarcar, y en vista de la abundancia de puntos que el largo litoral ofrecía para su selección, era bastante imposible ordenar cualquier concentración preventiva de Uboats. Sólo una cosa es segura: cualquier intento de hacerlo simplemente habría resultado en una disminución muy material del esfuerzo en nuestra guerra contra el transporte marítimo.

Y nada podría haber sido más bienvenido para el enemigo, ya que sus recursos tanto en buques de escolta como en transportes se verían severamente gravados por las reclamaciones de una operación de desembarco.

También existía siempre el peligro de que, gracias a los informes contradictorios emitidos deliberadamente por el enemigo, cualquier concentración preventiva de submarinos podría haberse realizado en el lugar equivocado, o en el lugar correcto, pero en el momento equivocado.

Por lo tanto, correctamente, el Alto Mando Naval no tomó ninguna medida, durante las semanas anteriores a los desembarcos norteafricanos, para deshacerse de los submarinos con el objeto de una acción defensiva contra una posible invasión. Todo lo que hicieron fue ordenar al Comando de U-boat el 4 de noviembre que enviara seis barcos al Mediterráneo para reemplazar las pérdidas sufridas allí desde enero anterior.

El 8 de noviembre a las 06.30 el Alto Mando Naval me informó por teléfono que los estadounidenses habían desembarcado en la costa marroquí. Sin esperar instrucciones, ordené de inmediato que todos los barcos entre el Golfo de Vizcaya y las islas de Cabo Verde, que tenían suministros suficientes de combustible, se dirigieran a la costa de Marruecos. Más tarde, después de una nueva conversación con el Alto Mando Naval, también se interrumpieron las operaciones en el Atlántico Norte y se ordenó a los barcos que operaban allí que se dirigieran a la zona de Gibraltar. Mi apreciación de la situación el 8 de noviembre, como se registró en el Diario de guerra del comando de submarinos, fue la siguiente:

Los desembarcos en las costas argelina y marroquí son, obviamente, parte de una invasión a gran escala para sustentar la cual el enemigo requerirá un flujo amplio y continuo de suministros y refuerzos. Los submarinos llegarán demasiado tarde para interferir con los aterrizajes iniciales, ya que el primero de ellos no puede llegar antes del 9 al 11 de noviembre como muy pronto. Sin embargo, deberían poder trabajar eficazmente contra los desembarques de seguimiento posteriores y contra la línea de suministro. Sin embargo, las perspectivas de éxito no deben sobrevalorarse. Cada ataque en estos

Traducido por Otrebla 2001

las aguas poco profundas exigirán una gran determinación. Pero la importancia de dislocar las líneas de suministro del enemigo requiere la intervención más audaz posible de los submarinos.

Como habíamos anticipado, cuando los submarinos llegaron a la zona de desembarco en la costa marroquí el 11 de noviembre, encontraron en vigor medidas defensivas muy fuertes. Los transportes que desembarcaban tropas estaban rodeados por un anillo de buques de escolta y destructores y estaban protegidos aún más mediante la localización de los aparejos tanto en tierra como a bordo de los propios barcos. La patrulla aérea también era continua y fuerte.

La poca profundidad del agua, cuya profundidad era de menos de 300 pies, incluso a 20 o 30 millas de la costa, era una desventaja severa para los submarinos. En la noche del 11 de noviembre, tomando grandes riesgos, *U-173* (Teniente Schweichel) fue el primer barco en romper el cordón protector alrededor de los transportes estadounidenses que se encuentran en la rada de Fedala. Anotó tres impactos, pero la acción enemiga le impidió observar los resultados. Según informes estadounidenses, dañó un buque de transporte, un petrolero y el destructor. *Hambleton.*

U-150 (El comandante Kals) había llegado el mismo día frente a la costa marroquí. Pero mientras avanzaba en la superficie por la noche, Kals había sido localizado por radar y no había podido llegar a la rada. Por lo tanto, al día siguiente trató de penetrar en la rada desde el noreste, procediendo sumergido en aguas poco profundas y manteniéndose lo más cerca posible de la orilla. Kals describe los resultados de su empresa con las siguientes palabras en su Diario de guerra:

12 de noviembre. 1321. 20 millas al norte de Fedala. Mi intención es ir hacia la costa hasta llegar a la línea de 15 brazas y luego seguir por la costa hasta la rada de Fedala y atacar. Las patrullas difícilmente esperarán que un submarino se acerque tan cerca de la costa.

1440. Fondo raspado. Profundidad 70 pies ....

1600. Una veintena de embarcaciones observadas tendidas en la rada, entre ellas un portaaviones en el extremo sur, un crucero con mástil de trípode cerca de la costa y dos petroleros. Los barcos restantes consisten en grandes cargueros y buques de transporte. Algunos buques de escolta al oeste y en las proximidades de los buques de guerra. Proceda con gran precaución debido a la superficie completamente lisa. Periscopio utilizado solo para miradas breves. Decidí ir por los barcos más cercanos a mí ...

Traducido por Otrebla 2001

1828 a 1833. Disparó cuatro torpedos individuales desde los tubos de proa, luego dio media vuelta y disparó el tubo de bocina VI. Tubo V fuera de servicio. Golpes observados en tres grandes cargueros modernos. Fuertes explosiones y nubes de humo espeso sobre toda la formación. [Informes estadounidenses posteriores indicaron que tres transportes,*Ewart Ruthledge, Hugh L. Scott* y *Tasker H. Bliss* fueron hundidos.] ... Como pensé que el enemigo seguramente esperaría que me dirigiera al oeste o al noroeste y me dirigiera a aguas profundas, me aferré a la línea de 10 brazas y procedí al noreste a lo largo de la costa sin ninguna dificultad.

Los barcos que llegaron más tarde, sin embargo, encontraron condiciones mucho más difíciles. Tiempo*U — 509* (El teniente comandante Wolff) estaba tratando de entrar por la fuerza en la rada de Casablanca, una mina explotó debajo de su popa y la dañó tanto que se vio obligada a regresar a la base. Los barcos restantes encontraron vacíos los caminos de las áreas de aterrizaje cuando llegaron. Mientras tanto, los estadounidenses habían limpiado los puertos y habían comenzado a utilizarlos.

De los barcos restantes que se concentraron frente a Gibraltar, seis fueron enviados al Mediterráneo y el resto se estacionó al oeste del Estrecho. Teniente-comandante Henke (*U-515*) da el siguiente relato de sus experiencias en estas aguas durante la noche del 12 al 13 de noviembre:

1915. Procediendo en superficie. Formación de crucero avistado: dos cruceros de*Birmingham* y *Frobisher* tipo, acompañado por tres destructores clase K que navegan hacia el este a 15 nudos. Continuó a toda velocidad durante cinco horas en un intento de llegar a una posición por delante, tiempo durante el cual los destructores lo ahuyentaron varias veces. Ubicación de radio ocasional en 139 cm.

0015. Se me ocurrió *Birmingham* crucero de clase. De una salva de cuatro, un torpedo salió a la superficie y otro se desvió de su curso en un círculo. El tercero golpeó al crucero en medio del barco en la sala de máquinas después de 70 segundos. El barco permaneció a la altura, custodiado por tres destructores. Otros cruceros partieron hacia el este a gran velocidad.

Una hora más tarde rompió la pantalla protectora. Disparó dos torpedos para acabar con ella. El primer golpe en medio del barco. Crucero parado con escora pesada a estribor. 0201: anotó un impacto en la popa de uno de los destructores cuando iba junto al crucero. La violenta explosión arrojó altas y masivas columnas de agua. Se observaron cargas de profundidad explotando debajo de la popa del destructor.

0206. El crucero vuelve a golpear, pero se niega a hundirse. Perseguido por un destructor disparando un proyectil estelar. Problemas con mi aparato de gobierno y mi tablero de distribución en llamas. Obligado a bucear.

Traducido por Otrebla 2001

Mientras seguía buceando desde 350 pies a 500 pies perseguidos con cargas de profundidad.
Tubos recargados.

0430. Superficie. Se hundió en un crucero que estaba bajo en el agua y que un destructor que estaba al lado lo remolcaba lentamente por la popa. Recibió disparos repentinos del destructor y la torreta delantera del crucero. Crash se zambulló. Gran cantidad de cargas de profundidad. Escuché a Asdic en funcionamiento.

0615. Surfated. Abatido en crucero. Descascarado por un destructor.

0650. Salvo de dos de los tubos I y II con marcas de puntería separadas en el objetivo. Escuché un golpe. Buceado de nuevo, perseguido con cargas de profundidad e hidrófonos. Usé mi Bolde [el señuelo Asdic alemán] con éxito.

Al día siguiente escuché cientos de cargas de profundidad. A la profundidad del periscopio se observaron grupos de asesinos de aviones y submarinos.

La perseverancia y tenacidad de determinación con la que Henke había persistido en sus esfuerzos por hundir a su oponente merecen los mayores elogios. El barco que había hundido no era un crucero como, en la oscuridad de la noche, había supuesto que era, sino el barco depósito británico.*Hecla.* El destructor que dañó fue *Marne.*

Mientras tanto, el número de submarinos al oeste de Gibraltar había aumentado una vez más y se habían dispuesto en forma de tablero de ajedrez frente al Estrecho. Al igual que en diciembre de 1941, debían permanecer sumergidos durante el día. Pero ahora, con la introducción del radar, descubrieron que también durante la noche su libertad de acción en la superficie se había reducido considerablemente.

Mientras pasaba a su posición en esta formación de tablero de ajedrez durante la noche del 4 de noviembre, *U-155* (El teniente comandante Piening) se encontró con una formación de transportes. Por pura casualidad, Piening se encontró entre los transportes y los destructores que lo escoltaban. De repente, muy cerca de él, varios reflectores se activaron, seguidos por las explosiones de una serie de cargas de profundidad. Otro submarino, aparentemente, había sido localizado por delante de los destructores. Al mismo tiempo, los transportes se desviaron y Piening se vio obligado a disparar a larga distancia.

Después de descargar sus torpedos, se vio obligado a lanzarse en picado frente a los destructores que se le acercaban. Pero escuchó claramente tres explosiones y luego hizo una señal en ese sentido.

De hecho, había hundido el portaaviones *Vengador* y el transporte *Ettrick* (11.272 toneladas), y había dañado otro transporte.

Traducido por Otrebla 2001

Otro submarino *U-413* (Teniente Poel) logró, mientras se dirigía a su posición frente a Gibraltar, hundir el gran y valioso *Castillo Warwick* (20.107 toneladas) que formaba parte de un convoy de transportes. Aparte de los rumores no confirmados en el momento de la invasión, fue solo después de la guerra que nos enteramos de la pérdida del portaaviones, un buen ejemplo de lo bien que los Aliados lograron ocultar sus pérdidas.

Las condiciones del tráfico frente a Gibraltar que encontramos eran muy parecidas a las de 1941. Había muchos convoyes, sin duda, pero ahora estaban tan fuertemente protegidos por barcos y aviones de escolta, que los submarinos no podían encontrar ninguna escapatoria. un ataque. Por el contrario, se vieron obligados a permanecer sumergidos casi continuamente y les resultó difícil salir a la superficie incluso una vez durante las veinticuatro horas durante el tiempo suficiente para recargar sus baterías. En estos esfuerzos por contribuir a resistir la invasión mediante ataques a sus líneas de comunicación al oeste de Gibraltar, dos submarinos, *U-98* (Teniente Eichmann) y *U-173* (Teniente Schweichel) se perdieron y cuatro barcos más sufrieron daños tan graves que tuvieron que regresar a la base.

Transferí a este grupo de Gibraltar más hacia el oeste, a aguas que estaban menos patrulladas por el enemigo, aunque al hacerlo aumenté considerablemente el área en la que se esperaba que operaran.

En el borde occidental de la zona, un submarino logró hundir dos barcos de un convoy con destino a Gibraltar, pero otros barcos, admirablemente colocados delante del convoy para lanzar un ataque aéreo, fueron obligados por la escolta a sumergirse. antes de que el convoy los alcanzara, y no pudo entrar en acción. En aguas costeras, como las de Gibraltar, que estaban bajo constante y potente patrulla, el tipo actual de submarinos, que eran lentos bajo el agua y que debían salir a la superficie para recargar baterías, se veían enfrentados a tareas más allá de su capacidad. .

Por esa razón, ahora consideraba el empleo de submarinos fuera de los rasgos de Gibraltar con los mismos recelos graves que había hecho en septiembre de 1941. En esta zona, los barcos se estaban desperdiciando y algunos de ellos inevitablemente se perderían sin ninguna esperanza real. de lograr el éxito, mientras que al mismo tiempo había otras partes del Atlántico que ofrecían admirables oportunidades para hundimientos extensos. Porque no hay duda de que las condiciones en el resto del Atlántico, justo en ese momento, se habían vuelto particularmente favorables para las operaciones de los submarinos, porque el enemigo se había visto obligado a concentrar sus recursos de escolta disponibles para la protección de los desembarcos del norte de África. No creí que la continuación de las operaciones de submarinos frente a Gibraltar estuviera justificada, ni

Traducido por Otrebla 2001

¿Podría aceptar la opinión del Alto Mando Naval de que la marcada disminución de los hundimientos en el Atlántico sería "más que contrarrestada por el hundimiento infinitamente más valioso de los barcos que transportan suministros y refuerzos al Mediterráneo"?

Por lo tanto, cuando el 16 de noviembre recibí órdenes de reparar las grandes pérdidas de submarinos en el Mediterráneo mediante transferencias desde el Atlántico y de mantener veinte submarinos constantemente operativos al oeste de Gibraltar y Marruecos, decidí resumir mis puntos de vista sobre la situación. sujeto y someterlos al Alto Mando Naval. Esto hice el 18 de noviembre:

En resumen, el Comando de U-Boat opina que el éxito relativamente grande logrado inicialmente, en circunstancias particulares y mientras el enemigo aún estaba en proceso de lanzar su ofensiva, no puede tomarse como un criterio que justifique la continuación de las operaciones de U-Boat. contra sus convoyes africanos de refuerzo; tal curso ofrece una perspectiva mínima de éxito a un costo probablemente muy alto y no puede tener una influencia decisiva en el curso subsiguiente de las operaciones enemigas.

Emplear los submarinos como se sugiere, sin embargo, tendría efectos desastrosos en la guerra contra la navegación en el Atlántico, que el mando de submarinos siempre ha considerado, y sigue considerando, como la tarea principal del brazo de submarinos. De hecho, su guerra contra la navegación enemiga es quizás la gran contribución que el brazo de los submarinos puede hacer para ganar la guerra. Esto es claramente reconocido por el enemigo, y su principal preocupación sigue siendo la Batalla del Atlántico y el incesante agotamiento de sus fuerzas en que está incurriendo en ella.

Como ya se ha dicho, U-boat Command cree que los recientes hundimientos excepcionalmente altos en el Atlántico surgen directamente de las operaciones del enemigo en el norte de África. Si los hundimientos en el Atlántico disminuyen como resultado del traslado de submarinos desde esa zona a Gibraltar y el Mediterráneo, nadie estará más complacido que el enemigo, y tal curso eventualmente resultará no en el debilitamiento sino en el fortalecimiento de nuestro adversarios.

En opinión de U-boat Command, esta es una cuestión de importancia decisiva. El Mando de U-boat está firmemente convencido de que el peso principal del brazo de U-boat debe concentrarse en el Atlántico, que la contribución más importante que el brazo puede hacer a nuestro esfuerzo bélico en su conjunto es la prosecución de su guerra contra el transporte marítimo, que las condiciones favorables existentes deben ser explotadas al máximo y que cualquier desviación de este principio solo puede reaccionar a la

Traducido por Otrebla 2001

en detrimento de todo nuestro esfuerzo de guerra.

Por lo tanto, U-boat Command solicita que estas órdenes se reconsideren a la luz de la apreciación anterior.

Sin embargo, el Alto Mando Naval se vio incapaz de coincidir plenamente con mis puntos de vista. Se negaron a permitirme trasladar los submarinos del área al oeste de Gibraltar, pero acordaron el 23 de noviembre reducir su número a doce. Se iban a enviar cuatro barcos más al Mediterráneo.

Yo mismo estaba todavía más ansioso por ver estos doce barcos retirados de la zona asesina al oeste de Gibraltar, y por lo tanto sugerí al Alto Mando Naval que debería hacerse un intento de utilizar estos barcos para atacar los convoyes de refuerzo estadounidenses en alta mar, al oeste. de las Azores.

Si no se avista ningún convoy, tendremos que admitir el fracaso. Si, por el contrario, logran entrar en contacto con un solo convoy, es muy posible que logren un éxito que podría ser mucho mayor que los éxitos totales logrados hasta ahora en esta serie de operaciones.

El Alto Mando Naval estuvo de acuerdo. Indiqué a los doce botes que avanzaran hacia el oeste extendidos en línea a lo largo de 40 ° de longitud. En esta zona se hundieron cuatro barcos con destino a Gibraltar el 6 de diciembre. Entre ellos se encontraba el transporte *Cerámico,* llevando tropas. Pero los submarinos no lograron ponerse en contacto con ningún convoy con destino a Gibraltar. Estos cruzaban el Atlántico más al sur, en una zona que estaba más allá del radio de acción de nuestros barcos.

Cuando estos barcos se vieron obligados a regresar a la base para repostar, el Alto Mando Naval el 23 de diciembre canceló sus órdenes anteriores de atacar el tráfico mediterráneo del enemigo y las actividades de los submarinos contra las operaciones aliadas en el norte de África llegaron a su fin.

Cuando comenzaron los desembarcos marroquíes, el 8 de noviembre, había enviado todos los barcos disponibles desde el Atlántico a esta nueva zona, a excepción de los que tenían combustible insuficiente para poder llegar a Gibraltar y participar en las operaciones. Estos barcos que retuve en el Atlántico se concentraron en una manada de lobos, que entregó un ataque exitoso al Convoy ONS144. En este enfrentamiento cinco barcos de 25.396 toneladas y la corbeta*Montbretia* fueron hundidos. No se perdió ningún submarino, pero les quedaba tan poco combustible que no hubieran podido perseguir a un convoy ni siquiera por un día. Por lo tanto, ordené al grupo que se dispersara y actuara

Traducido por Otrebla 2001

independientemente; esto lo hicieron, y luego hundieron varios barcos en ruta independiente al este de Terranova.

Estos barcos eran los únicos restos de mis fuerzas que operaban en el Atlántico, y los dejé donde estaban, hasta que se agotaron el combustible y las provisiones. A las señales que los distintos capitanes habían hecho, antes del ataque al Convoy ONS 144, informando que se estaban acabando el combustible y las provisiones, les respondí: 'El comando de submarinos no les dejará morir de hambre'.

Como sucede tan a menudo en la vida, el destino me envió rápidamente su factura por haber prometido por primera vez en mi carrera más de lo que podía realizar. Después de que los submarinos habían gastado todos sus torpedos, los dirigí a un punto de encuentro a unas 500 millas al noroeste de las Azores, donde un submarino, *U — 460* (El teniente comandante Schnoor) los estaría esperando el 21 de noviembre.

Más barcos, que habían estado trabajando en aguas americanas, también habían sido dirigidos al mismo punto de encuentro, de modo que en total había no menos de nueve barcos reunidos alrededor de 'la vaca lechera', todos los cuales tenían que reponer urgentemente su combustible. y tiendas. Apenas se habían reunido cuando de repente rompió el tiempo. La tormenta fue tan violenta y continua que cualquier reabastecimiento de combustible estaba completamente fuera de lugar. Algunos de los botes, a los que sólo les quedaban unos pocos galones de combustible, flotaban impotentes en el mar. Otros se vieron obligados a cortar la luz eléctrica y abstenerse de utilizar sus equipos eléctricos. Las comidas calientes tenían que sacrificarse. Los barcos no tenían ni siquiera combustible suficiente para recargar las baterías y si hubieran sido descubiertos por el enemigo, habrían estado completamente a su merced. Para empeorar las cosas, la tormenta los separó y por lo tanto se vieron obligados a utilizar su radio en sus esfuerzos por reunirse; y eso, por supuesto, solo se sumaba al peligro de ser descubierto. Después de varios días, el tiempo finalmente se despejó. El proceso de reabastecimiento se completó rápidamente y los barcos pusieron rumbo a sus bases de Vizcaya, a las que todos llegaron a salvo. Se quitó una gran carga de mi mente. Pero había aprendido una vez más que la resistencia incluso de los submarinos tenía límites, y que era mejor tenerlo en cuenta.

Desde el punto de vista de las operaciones, los buques tanque submarinos, desde que entraron en servicio por primera vez en abril de 1942, han demostrado ser de gran utilidad. En muchos casos, su presencia significó que en la práctica habíamos avanzado nuestras bases de Bizkaia entre 1.000 y 2.000 millas más hacia el oeste. El enemigo, por supuesto, sabía todo acerca de este nuevo sistema de suministro de submarinos en el mar e hizo todo lo posible para localizar los submarinos y destruirlos mientras estaban realmente ocupados en el proceso de reabastecimiento de combustible de los barcos. Por esa razón, el comando de submarinos había sido muy cuidadoso en la elección de los puntos de encuentro, seleccionando siempre los 'rincones más tranquilos' de la vasta

Traducido por Otrebla 2001

Atlántico, en el que era muy poco probable que hubiera tráfico. Hasta ahora habíamos tenido suerte en nuestra elección.

Después de que el Alto Mando Naval hubiera sancionado la reducción del número de submarinos que trabajaban frente a Gibraltar a doce, el Mando de submarinos estaba en condiciones de reanudar sus operaciones contra los convoyes del Atlántico Norte con los barcos basados en el Golfo de Vizcaya. En consecuencia, planeamos interceptar un convoy de regreso a casa que se esperaba que alcanzara la longitud de 45 ° el 4 de diciembre, y desplegamos una línea de patrulla a lo largo de ese meridiano.

Uno de estos barcos *U-524* (El teniente comandante Freiherr von teinaecker) estaba equipado con un receptor especial, con el que se podía captar el tráfico de radioteléfono enemigo de onda ultracorta, y a las 18.00 del 4 de diciembre se recibieron, de hecho, algunos mensajes en inglés. Sin embargo, como no conocíamos el alcance de nuestro equipo receptor, no estábamos seguros de si estos mensajes venían de muy lejos o si procedían del convoy, que esperábamos y que ahora debería haber estado bastante cerca. .

El mando de submarinos pensó que esto último era más probable y decidió actuar en consecuencia. Se ordenó al grupo que avanzara rápidamente hacia el noreste y, dos días después, se avistó el convoy.

Otro grupo, que se desplegó más hacia el este, también se dirigió hacia el objetivo, y en total veintidós barcos se concentraron para la operación.

Cuando comenzó la primera noche del ataque, esperábamos informes en un estado de tensa expectativa. Sin embargo, a medida que avanzaba la noche, comencé a sentirme ansioso. En un breve espacio de tiempo, mi puesto de mando recibió once mensajes en inglés, provenientes de la escolta aérea del convoy e informando que se habían avistado y atacado submarinos. La escolta aérea de este convoy en particular parecía ser excepcionalmente fuerte, incluso durante las horas de oscuridad.

Esto fue confirmado por eventos posteriores, y los submarinos lograron solo un éxito muy modesto. Informaron haber hundido seis barcos y torpedeado tres más y un destructor. Aunque no se perdió ningún submarino en este enfrentamiento como resultado de la acción del enemigo, un barco, de hecho, embistió a otro. Esta fue la primera vez que sucedió algo así.

Cuando los submarinos empleaban tácticas de manada de lobos, siempre existía el peligro de colisión. Era un peligro que habíamos reconocido claramente en tiempos de paz, pero que, en nuestra opinión, debía aceptarse en vista de las inmensas ventajas operativas que se derivan del uso de tácticas de manada.

Traducido por Otrebla 2001

Gracias a la vigilancia de capitanes y vigías no se había producido ningún accidente de este tipo en tiempo de paz en todos los ejercicios combinados que habíamos realizado desde 1935. La muy lamentable pérdida de *Sub-18* se debió a otras causas; mientras realizaba un ataque a la profundidad del periscopio, había sido embestida por un destructor.

Hasta ahora, tampoco en esta guerra se había producido ninguna colisión durante ninguno de nuestros ataques nocturnos combinados contra los convoyes, a pesar de que en las aguas más turbulentas del Atlántico era más difícil que nunca para el vigía detectar la torre de mando. de otro barco en los mares agitados, y en la guerra la atención de un vigía está mucho más concentrada en el enemigo que en un ejercicio en tiempo de paz. De vez en cuando, durante las batallas de convoyes, los submarinos habían fallado por poco chocar, pero en cada caso la vigilancia del vigía y la rápida reacción del capitán habían logrado evitar el desastre. Esta vez, sin embargo, el destino había decretado lo contrario. El capitán de*U-221* (El Teniente Comandante Trojer), uno de los mejores de nuestros capitanes, hizo la siguiente entrada en su Diario de Guerra:

Prosiguió en persecución del convoy a gran velocidad. 2134. noche oscura, fuerza del mar 5, ráfagas de lluvia. Un submarino alemán avistado a través de un chubasco de lluvia en la proa de estribor. Se dio la vuelta con el timón a tope, pero no pudo evitar un golpe fuerte después de la presión del casco. Colisión apenas perceptible para nosotros.

El otro bote permaneció a flote, pero comenzó a asentarse en el agua. Observó algunas linternas de bolsillo y una treintena de hombres con chalecos salvavidas y equipo de escape. Encendió los reflectores y advirtió a los hombres que mantuvieran la calma. Constantes gritos de ayuda. Usó la pistola Sander y las líneas de levantamiento en un intento de ayudar, pero todos los intentos frustrados por la marejada. Algunos de mis propios hombres, atados a las cuerdas de salvamento, se fueron por la borda, pero no pudieron hacer nada. Sólo un suboficial y tres hombres lograron agarrar las líneas y fueron subidos a bordo, a pesar de la fuerte mar que rompía sobre el puente. Está*U-254.* Después de haber persistido en nuestros esfuerzos durante dos horas, durante las cuales el reflector estuvo en uso constante, se dispararon dos proyectiles de estrellas al este de nosotros y un barco encendió dos luces.

La trágica pérdida de *U-254* con su excelente capitán, Gilardone, y casi toda su tripulación fue un duro golpe. Por otro lado, el hecho era que era esencial que los submarinos operaran al unísono. Cuando recibí*U-221*señal informando el accidente el 28 de diciembre, hice la siguiente entrada en Uboat Command War Diary:

Traducido por Otrebla 2001

Por primera vez durante nuestras operaciones contra convoyes se ha producido una colisión entre dos submarinos y se ha perdido un barco. Por lo que sabemos aquí, el accidente ocurrió en una noche oscura y con mares agitados, y presumiblemente no se puede atribuir ninguna culpa a la embestida del barco. Con la gran cantidad de Uboats involucrados en estas operaciones contra convoyes, era inevitable que algo así ocurriera en algún momento u otro. Un estudio de esta cuestión de los números había llevado a la conclusión de que, en general, no es aconsejable tener más de trece o quince barcos operando simultáneamente contra un convoy. Pero no se puede tolerar ninguna restricción táctica, con respecto al número de barcos que atacan, el momento del ataque, la formación de ataque adoptada, etc., diseñada para minimizar los peligros de una colisión. porque sería un error imponer restricciones a los submarinos que participan en operaciones de naturaleza tan intrincada como un ataque a un convoy. Porque, en tales operaciones, no solo deben aprovecharse resueltamente todas las oportunidades de ataque, sino que también sería un grave error apartarse de los principios que se han impuesto a las tripulaciones de los submarinos con tanta fuerza y frecuencia: tan rápido como pueda, lance su ataque tan pronto como pueda, aproveche sus oportunidades de una vez y tan plenamente como pueda ".

A mediados de diciembre, el clima se volvió tan tormentoso que solo unos pocos mercantes y el destructor *Dragón de fuego* fueron hundidos. No fue hasta finales de mes que pudimos realizar otra operación exitosa en el Atlántico Norte.

El 26 de diciembre se avistó un convoy con rumbo al oeste. El 27 de diciembre algunos barcos cerraron el convoy y la primera noche hundieron cuatro barcos. Al día siguiente se hizo niebla. Pero uno de los barcos, *U-260* (Teniente-Comandante Purkhold), logró mantener el contacto con la ayuda de su equipo de localización submarina, con el resultado de que, a pesar de las condiciones climáticas desfavorables, los barcos restantes también pudieron acercarse. Por la noche, cuando la niebla se disipó repentinamente, los submarinos estaban en posición dentro del anillo protector exterior y cerca de los barcos del convoy. Comenzaron los ataques nocturnos. La pantalla protectora exterior no pudo acudir en ayuda del convoy a tiempo, y la pantalla interior no era lo suficientemente fuerte para hacer frente a los ataques de los submarinos.

Se hundieron trece barcos de 67.437 toneladas y se averió otro barco de 7.087 toneladas. Esta fue una buena nota para poner fin a la Batalla del Atlántico del año.

Para finalizar esta revisión de la quinta fase de la Batalla del Atlántico, un relato

Traducido por Otrebla 2001

de eventos en otras áreas operativas entre octubre y diciembre de 1942 sería apropiado.

En aguas americanas veníamos operando a principios de año en las inmediaciones de la costa. Luego, ante una defensa mucho más fortalecida, nos habíamos trasladado al Mar Caribe; luego, cuando no pudimos obtener grandes éxitos en esta última área, habíamos trasladado el peso principal de nuestro despliegue de submarinos a la franja oriental del Caribe, a las aguas al este y sur de Trinidad.

Durante septiembre, los submarinos habían operado con particular éxito en el punto focal de envío frente a Trinidad. Estaba seguro de que, en vista de las graves pérdidas que habían sufrido en estas aguas, los Aliados harían todo lo posible para que esta zona, que era de tanta importancia para sus embarcaciones, estuviera segura contra los ataques de los submarinos. Por lo tanto, sentí que nuevas operaciones allí durante octubre no tendrían muchas perspectivas de éxito. Se demostró que estaba equivocado. Las escoltas, y especialmente la cobertura aérea, se reforzaron notablemente, pero el enemigo carecía de experiencia en trabajos de localización y ataques nocturnos.

El factor más importante de todos, desde nuestro punto de vista, era el hecho de que en estas aguas aún no se había implantado el sistema de convoyes, y que el tráfico seguía siendo de barcos enrutados independientemente, navegando irregularmente pero en ciertos rumbos definidos, a los que se adhirieron incluso después de que las señales de emergencia de los barcos atacados debían haber dejado en claro a las autoridades estadounidenses que los submarinos que trabajaban en la zona habían descubierto las rutas que se estaban utilizando. Siendo así, nos adherimos durante octubre a nuestras tácticas anteriores, es decir, que una vez que hubiéramos descubierto una 'mina de oro', la atacaríamos tan rápido como pudiéramos con todos los submarinos disponibles. Por lo tanto, nos concentramos contra el tráfico en el estuario del Orinoco, luego en el área de mar abierto a 300 o 400 millas de la costa y finalmente en el área más al oeste de Trinidad a Aruba.

En todos los casos, la operación resultó valiosa. Durante el período comprendido entre el 1 de octubre y el 7 de noviembre, los submarinos hundieron veinticinco barcos en estas áreas. Un barco *U-512* (Teniente-Comandante Wolfgang Schultze), fue destruido por aviones; varios otros barcos sufrieron daños leves y dos de ellos gravemente, en su mayoría por aviones estadounidenses. *U-505* (El teniente Zschech) fue tomado completamente por sorpresa y tuvo mucha suerte de escapar. De repente fue atacada por un avión rápido y de bajo vuelo. La primera bomba cayó sobre ella después de 3 7 cm. pistola y explotó en el impacto. El barco resultó gravemente dañado, pero el avión atacante se estrelló como resultado de la explosión de su propia bomba, y *U-505* se salvó de más ataques. Ella pudo salir de la vecindad y reparar el daño, y ella

Traducido por Otrebla 2001

logró cojear de regreso a salvo a su base en el Golfo de Vizcaya.

Después de fines de octubre, los éxitos en el área al este de Trinidad comenzaron a disminuir. Aparentemente, el transporte marítimo se había organizado en convoyes. Los que venían del sur corrieron por Freetown hasta Trinidad y, en aguas en las que la patrulla aérea era muy fuerte, eran extremadamente difíciles de encontrar.

El 1 de octubre, el grupo de submarinos Iltis llegó frente a Freetown. Estaba dispuesto en dos sectores, cuya línea divisoria atravesaba la propia Freetown. De esta manera se cubrió toda la zona, los submarinos tenían total libertad de acción en sus respectivos sectores y no corrían riesgo de interferir en las actividades de los demás.

Nuestra primera necesidad fue establecer el sistema sobre el que funcionaba ahora el transporte marítimo en estas aguas. A partir de experiencias anteriores, el comando de submarinos esperaba que la zona resultara fructífera una vez más. El teniente comandante Cremer, el capitán de *U-333,* que había prestado un excelente servicio frente a las costas americanas, penetró, en su propio sector, tan cerca de Freetown como pudo para hacer un reconocimiento de las condiciones del tráfico. Al hacerlo, tuvo una experiencia que retrata vívidamente las múltiples vicisitudes que conforman la vida a bordo de un submarino. Su diario de guerra contiene la siguiente entrada:

6.10.42. 0400. 70 millas al oeste de Freetown. Noche oscura, mala visibilidad. Lluvia. Intención: patrullar en mi sector frente a Freetown hasta aguas poco profundas. 0526. Pasó la línea de 100 brazas. Poco antes de las 0600 salimos del puente para comprobar la navegación y los sondeos. Un momento después llegó el grito: "¡Capitán en el puente!" A unos quinientos metros por la aleta de estribor, una corbeta se abalanzaba sobre nosotros a toda velocidad. Escapar buceando era imposible dadas las circunstancias. La corbeta nos habría embestido mientras estábamos sumergidos.

Cuando llegué al puente, la corbeta abrió fuego con sus pistolas y armas AA ligeras. Me volví a estribor y pedí la máxima velocidad posible. Todos los que estaban en el puente, incluido el capitán, cayeron heridos en la cubierta de inmediato. El primer teniente y yo nos levantamos de inmediato. Le habían disparado en el cuello, mientras que a mí me habían golpeado varias veces en el brazo. La explosión de un proyectil nos arrojó a los dos contra la torre de mando, pero ambos logramos regresar al puente a la vez. Después de que el primer teniente fue herido de nuevo, en el brazo, le ordené que bajara. Con mi brazo sano logré llevar a todos los heridos a la torre de mando.

Mientras tanto, la corbeta mantenía un fuego continuo. Poniendo el timón

Traducido por Otrebla 2001

difícilmente evité con éxito ser embestido. Entonces di la orden: '¡Esperen para abandonar el barco!' Mientras tanto, me habían herido en la cabeza y una vez más me habían arrojado a la torre de mando por el estallido de un obús. Cuando regresé al puente, una astilla me golpeó en el pecho. La corbeta se giró para adaptarse a cada movimiento que hice y persistió en sus intentos de embestir.

Debilitado por la pérdida de sangre, mi ojo izquierdo estaba lleno de sangre, así que solo podía ver con un ojo, decidí probar el último expediente desesperado: salvar el bote buceando. Justo cuando la corbeta estaba a punto de embestir, me volví a estribor y escapé con una ligera colisión a popa. Durante unas 1.000 yardas seguí un rumbo diagonalmente alejado del de la corbeta y luego me zambullí. La corbeta no pudo girar lo suficientemente rápido como para embestirme mientras todavía estaba sumergido. Su capitán muy probablemente pensó que me estaba hundiendo, porque el puente estaba acribillado como un colador, y debió haber supuesto que todos los que estaban en la guardia del puente habían sido noqueados. El agua que entraba en el bote la llevó a descansar en el fondo a una profundidad de unos 300 pies.

Logramos detener las fugas y al bombear y soplar los tanques después de un tiempo conseguimos que el bote se hundiera. Mientras tanto, la corbeta lanzaba cargas de profundidad.

Todavía estaba oscuro, la bomba de achique principal estaba fuera de servicio, por lo que no era posible bombear el bote para despejarlo mientras estaba sumergido, y estábamos en peligro constante por las cargas de profundidad. Todavía teníamos tres cuartos de hora de oscuridad, y decidí aprovechar el hecho e intentar salir a la superficie. La corbeta me persiguió, disparando proyectiles de estrella.

El capitán y su primer teniente habían resultado gravemente heridos. El barco fue dirigido a un punto de encuentro donde ella contactaría *U-107* (Teniente-Comandante Gelhaus). Un 'capitán bajo instrucción', un oficial, es decir, que realizaba un viaje operativo bajo las órdenes de un comandante experimentado antes de tomar el mando de su propio barco, estaba a bordo. *U-107,* y se trasladó a *U-333,* tomó el mando de ella y la trajo sana y salva a la base.

El éxito logrado esta vez fuera de Freetown no estuvo a la altura de nuestras expectativas. El 31 de octubre de 1942 escribí en mi diario de guerra:

Esto es más notable porque hemos recibido una gran cantidad de informes de agentes que afirman que el transporte de tropas y material a Freetown ha sido muy pesado, como también lo había sido a Liberia desde el

Traducido por Otrebla 2001

ocupación de ese país por los Estados Unidos. Supongo que los británicos finalmente han logrado incorporar el tráfico de Freetown en su sistema de convoyes, como obviamente tuvieron que hacer después de las graves pérdidas que sufrieron en julio de 1942. La tarea de establecer contacto con los convoyes frente a Freetown se ha vuelto muy difícil debido a la presencia de patrullas marítimas y aéreas y por las aguas poco profundas y los mares predominantemente tranquilos, que se combinan para evitar que los submarinos se acerquen al puerto.

Ahora he llegado a la conclusión de que los informes de estos agentes se basaron en información falsa difundida por los aliados para engañarnos y distraer nuestra atención de la operación norteafricana. En lo que a mí mismo y a las áreas de Freetown nos concierne, debo admitir que lo lograron por completo.

También estaba ansioso por conocer la ruta seguida por el tráfico de Freetown a Trinidad, y con este fin concentré los submarinos, que habían estado trabajando en Freetown junto con los que estaban en tránsito de regreso desde las operaciones del Cabo de Buena Esperanza, entre la costa brasileña y un punto a 400 millas al norte de St Paul Rocks. Después de algunos fallos iniciales, estos barcos pudieron hundir siete barcos en diciembre.

También se enviaron otros dos barcos a la desembocadura del Congo. Pero aquí no pudieron encontrar ningún rastro del denso tráfico que tanto el Alto Mando Naval como el Mando de U-boot habían esperado. El único éxito fue el obtenido por el teniente comandante Achilles (*U-161*), el 'hurón' de Puerto España y Port Castries, que torpedeó el crucero *Phoebe.* Él mismo informó que había hundido un destructor del *Balch* clase: prueba de lo difícil que es, durante un ataque, determinar el tipo de buque de guerra enemigo a partir de su silueta.

El segundo de los dos barcos frente al Congo, *U-126* (Teniente-Comandante Bauer), fue dañado por cargas de profundidad mientras realizaba un ataque sumergido. Hizo una fuga en los tubos de torpedos de la cubierta superior y se sumergió muy rápidamente en las profundidades. Solo soplando sus tanques y avanzando a toda velocidad pudo el capitán por fin detener la caída precipitada del barco a una profundidad de unos 750 pies. Esta fue la mayor profundidad jamás alcanzada por un barco Tipo IXC sin un colapso del casco de presión bajo una presión de agua de 336 libras por pulgada cuadrada. Cuando salió a la superficie después del anochecer, sus baterías estaban agotadas y no tenía más aire comprimido. Por lo tanto, era incapaz de volver a bucear. ¿Qué, bien se habría preguntado el capitán, le esperaba en la superficie?

Traducido por Otrebla 2001

2057. Surfaced. Destructor observado a unos 600 metros a popa, alejándose de mí a baja velocidad. Con mi único sonido, Diesel, zarpé laboriosamente y a baja velocidad y abandoné la zona. El resultado neto del trabajo del día fue bastante pobre, pero, por más probadas que sean estas experiencias, nos dan una fe absoluta en la excelencia de nuestro barco y el espíritu de su tripulación.

Cuando los dejamos el 14 de septiembre, los submarinos del grupo Polar Bear, que estaban *en camino* para el Cabo, se concentraron en el lugar donde el *Laconia* se había hundido. Los informes de los agentes indicaron que siempre había hasta cincuenta barcos anclados en la rada de Ciudad del Cabo; y de acuerdo con el plan de operaciones, dos submarinos debían lanzar un ataque sorpresa allí, mientras que los barcos restantes debían entrar en acción solo después de que se hubiera realizado este ataque.

Mientras repostaba en el Atlántico Sur, el teniente comandante Merten (*U-68*) y el teniente comandante Emmermann (*U-172*) había elaborado los detalles necesarios. Sin embargo, cuando llegaron al punto de encuentro frente a Ciudad del Cabo, no encontraron barcos en la rada. Inmediatamente informaron del hecho y solicitaron y obtuvieron permiso para que todos los barcos entraran en acción. Parecía que no habíamos logrado sorprendernos. Sin embargo, se hundieron trece barcos en el transcurso de los tres días siguientes.

Simultáneamente con la llegada del grupo Polar Bear, que estaba compuesto por Type IXC, frente a Ciudad del Cabo, el primero de los Type IXD2, el tipo de largo alcance, *U-179* (Comandante Sobe) llegó a la misma zona. Con su velocidad superior había alcanzado al grupo de osos polares durante su carrera por el Atlántico Sur. Sobe hundió un barco en su primer ataque, pero el destructor lo hundió el mismo día. *Activo.* Este fue el único submarino que se perdió en estas áreas hasta el verano de 1943.

En la segunda quincena de octubre, cuando el grupo de osos polares tuvo que regresar a la base, los siguientes tres barcos de largo alcance tomaron su lugar frente a Ciudad del Cabo, y la zona permaneció así en constante ocupación.

La operación frente a Ciudad del Cabo fue un éxito total. En octubre hundimos en esta zona veintisiete barcos, 161, 121 toneladas, 'muchos de los cuales estaban cargados con importantes cargamentos militares'. [Roskill, vol. II, pág. 269.] El enemigo perdió varios buques de tropas valiosos. El 9 de octubre el *Oronsay* (20.043 toneladas), y el 10 de octubre el *Orcades* (23.456 toneladas). Al norte de la Isla Ascensión el *Duquesa de Atholl* (20,119 toneladas) fue torpedeado y hundido. 'Estos fueron graves

Traducido por Otrebla 2001

pérdidas, porque barcos tan finos nunca podrían ser reemplazados durante la guerra. [Roskill, vol. II, pág. 270.]

Teníamos buenas razones para sentirnos satisfechos.

Los tres submarinos de largo alcance extendieron sus operaciones durante las siguientes semanas en el Océano Índico. Llegaron hasta Lourenço Marques, donde a finales de año habían hundido una veintena de barcos.

La incursión de los submarinos ... había sido muy fructífera. Habían hecho más daño que los asaltantes disfrazados, que habían sido sus predecesores en el *Guerre de Course* en estas aguas, y con mucho menos esfuerzo. [Roskill, vol. II, pág. 271.]

El relato oficial británico de nuestras operaciones frente a Ciudad del Cabo muestra claramente que el Almirantazgo se había sentido ansioso durante mucho tiempo por la gran concentración de buques mal defendidos en esta área focal.

En el Almirantazgo británico había una sección conocida como Sala de Seguimiento de Submarinos, cuyo deber era realizar un seguimiento de todos los submarinos y deducir de sus movimientos los objetivos probables a los que apuntaban. El 21 de septiembre, esta Sala de Seguimiento de Submarinos había advertido que un movimiento de submarinos hacia el sur en el Atlántico parecía inminente. Como resultado, se tomaron todas las precauciones posibles en Ciudad del Cabo, pero no pudieron salvar al enemigo de grandes pérdidas. El Almirantazgo llegó a la conclusión de que:

Hubo que enviar refuerzos antisubmarinos a pesar de que las estocadas ampliamente separadas del enemigo ya nos habían obligado a nosotros y a los estadounidenses a dispersar nuestra aún insuficiente fuerza en un grado peligroso. [Roskill, vol. II, pág. 270.]

Durante estos meses, el método del comando de submarinos de buscar constantemente los 'puntos débiles' en nuestras defensas, incluso cuando esto implicaba enviar los submarinos a miles de millas, cosechó su cosecha más rica.

Una revisión de los éxitos alcanzados por los submarinos del Eje durante los últimos tres meses de 1942 revela los siguientes hechos: Según las estadísticas británicas, en octubre 94 barcos (619.417 toneladas), en noviembre 119 barcos (729.160 toneladas) y en diciembre 60 barcos (330.816 toneladas). toneladas) fueron hundidos por submarinos del Eje. De estos, con mucho, la mayor parte había sido hundida por submarinos alemanes.

El potencial de los submarinos, *es decir* los hundimientos por barco por día en el mar fueron de 172 toneladas en

Traducido por Otrebla 2001

Octubre, 220 toneladas en noviembre y 96 toneladas en diciembre. En octubre perdimos doce barcos, en noviembre seis y en diciembre cinco. Estas cifras representan el 12 • 4%, 6 • 3% y 5 • 1%, respectivamente, del número de barcos en el mar en ese momento.

El mayor éxito, entonces, se logró en noviembre, mes durante el cual el potencial también fue el más alto alcanzado durante el último trimestre del año. Y eso a pesar de que el gran número de submarinos que se retiraron de la guerra contra el transporte marítimo para oponerse a las operaciones del enemigo en el norte de África logró muy poco en su nueva esfera de actividad.

Una de las razones de las altas cifras que logramos en noviembre fue el debilitamiento de las escoltas de convoyes que se hicieron necesarias por los llamados de las operaciones norteafricanas. El Almirantazgo británico había reunido "alrededor de cien" buques de escolta para proteger las operaciones de desembarco. El hecho de que las pérdidas sufridas durante este período por los convoyes inadecuadamente protegidos no fueran mayores se debió a que, como admiten los propios británicos, `` el enemigo había transferido, aunque demasiado tarde, una gran parte de sus fuerzas para oponerse a las operaciones de desembarco ''. .

El hecho de que, a pesar de la retirada de tantos submarinos, nuestros éxitos en el Atlántico en noviembre fueran tan grandes como lo fueron, gracias a la concentración de recursos de escolta enemiga en las operaciones del norte de África, plantea toda la cuestión de si esto La intervención de los submarinos en la invasión fue un movimiento acertado o no. Sea como fuere, si se les hubiera permitido permanecer en el área de 'batalla de tonelaje', sus éxitos habrían sido mucho mayores que los que lograron frente a las costas del norte de África.

La cantidad de barcos hundidos en 1942 solo por submarinos fue muy grande; 1.160 barcos con un tonelaje total de 6.266.215 toneladas fueron destruidos por submarinos del Eje, y de estos, una vez más, la mayor parte fue destruida por submarinos alemanes.

Las pérdidas en las que incurrimos durante el mismo período no dieron lugar a ansiedad. En 1941 nuestras pérdidas habían sido 11·4 por ciento del número total mensual de submarinos en el mar. En el primer semestre de 1942, los meses propicios de las operaciones en aguas americanas, la cifra descendió al 3 • 9 por ciento. En la segunda mitad del año, cuando terminaron las condiciones favorables debido al estado elemental de las defensas antisubmarinas estadounidenses, la cifra volvió a subir para elevar la media del año hasta el 8 • 9 por ciento.

A pesar de un fortalecimiento muy considerable de los recursos defensivos enemigos, debido principalmente a la cobertura aérea y la introducción del radar, el porcentaje

Traducido por Otrebla 2001

El número de pérdidas fue menor en 1942 que en 1941. Por otro lado, el número de submarinos operativos había aumentado, aunque el número medio de nuevos barcos por mes era sólo de diecisiete en lugar de veinte como se había previsto.

Durante la guerra, el comando de submarinos atribuyó al brazo un tonelaje hundido más alto de lo que posteriormente resultó ser correcto, porque los informes de los barcos a veces eran algo exagerados. Tal error es fácilmente comprensible. Con las mejores intenciones del mundo, era muy fácil para un capitán cometer un error, particularmente durante un ataque a un convoy, realizado por la noche, al unísono con varios otros barcos, cuando muchos estaban en acción en el mismo momento y cuando en cualquier caso no fue posible concentrarse durante un período de tiempo en la observación de resultados individuales.

Cuando los barcos trabajaban de forma independiente, se descubrió que sus reclamaciones coincidían muy de cerca con las pérdidas reales sufridas por el enemigo. Sin embargo, en general, el comando de submarinos durante la guerra construyó una imagen demasiado optimista de los éxitos logrados.

Sin embargo, en esta coyuntura, después de más de tres años de guerra, nos dimos cuenta con demasiada claridad de lo que la incesante expansión de la fuerza de las dos mayores potencias marítimas del mundo podría significar en el futuro para el brazo de submarinos, que sería llamado a soportar el peso de la lucha solo. La ubicación en la superficie y la cobertura de aire aumentaron cada vez más nuestros recelos. Todo lo que podíamos esperar hacer en 1943 era mantener la eficiencia de combate de nuestros submarinos, mantener el espíritu de lucha de sus tripulaciones y usarlos de la manera más económica posible y con la mejor ventaja posible.

Ahora sabemos cómo veía el enemigo el estado de la Batalla del Atlántico a fines de 1942. Roskill escribe:

Durante los últimos días de 1942, el Almirantazgo revisó una vez más los problemas y perspectivas de la batalla atlántica. "Nuestra situación marítima", informó un alto miembro del Estado Mayor Naval, "nunca ha sido tan difícil"; y nuestras escoltas aéreas y de superficie eran todavía demasiado pocas. A pesar del éxito de los desembarcos en el norte de África, se sintió una gran ansiedad de que los planes ofensivos futuros pudieran retrasarse o incluso frustrarse por falta de transporte marítimo. En particular, las existencias de combustible habían caído a una cifra muy baja.

A mediados de diciembre, solo había 300.000 toneladas de combustible búnker comercial en Gran Bretaña y el consumo era de unas 130.000 toneladas al mes. [Roskill,

Traducido por Otrebla 2001

Vol. II, pág. 217.]

Sobre el tema de las pérdidas y su reemplazo, Roskill dice:

> En cuanto a las pérdidas que habíamos sufrido durante el año, era indiscutible que el enemigo nos había hecho un gran daño ... [y que] se había sumado un déficit adicional de alrededor de un millón de toneladas de transporte marítimo ... Las importaciones británicas cayeron menos de 34 millones de toneladas, un tercio menos que la cifra de 1939 ...

Para el Almirantazgo británico estaba claro que la Batalla de las Rutas del Convoy aún estaba por decidirse, que el enemigo tenía más fuerza que nunca y que la crisis en la lucha prolongada estaba cerca. [Roskill, vol. II, pág. 218.]

Traducido por Otrebla 2001

17. COMANDANTE EN JEFE DE LA ARMADA

Raeder dimite, asumo el mando, mi actitud hacia el nacionalsocialismo, buenos aspectos del nazismo, desaprobación de la persecución de los judíos, la concepción errónea de Hitler de la mentalidad británica, por qué decido luchar por Alemania, la política y el deber no deben mezclarse, primer contacto personal con Hitler, me gano su confianza y apoyo para la Marina, choca con Goering.

A MEDIOS de enero, el Gran Almirante Raeder me telefoneó a mi Cuartel General en París. Me informó que tenía la intención de presentar su renuncia y proponerme al almirante Carls oa mí como su sucesor. Me pidió que le hiciera saber dentro de las veinticuatro horas si me encontraba lo suficientemente en forma, desde el punto de vista de la salud, para asumir la cita.

Su llamada fue una completa sorpresa para mí. No tenía ni idea de que el Gran Almirante Raeder estaba pensando en retirarse. Tampoco sabía que a finales de diciembre de 1942 había tenido diferencias de opinión con Hitler sobre el tema de las operaciones de los barcos pesados contra los convoyes británicos a Rusia. Estos últimos no habían logrado el éxito que Hitler había considerado justificado al esperar de ellos, y de inmediato había emitido una orden de que debían pagarse por no tener ningún valor para nuestro esfuerzo de guerra.

El gran almirante Raeder había protestado contra esta orden y, cuando Hitler se mantuvo obstinado, presentó su dimisión. Hitler, desagradablemente sorprendido, había hecho todo lo posible para persuadir a Raeder de que cambiara de opinión pero, cuando este último se negó a hacerlo, finalmente accedió a liberarlo.

Veinticuatro horas después telefoneé a Raeder y le dije que, en lo que a mi salud se refería, me sentía en condiciones de asumir el mando de la Marina.

Acto seguido, Raeder propuso los nombres del almirante Carls y yo como

Traducido por Otrebla 2001

potenciales sucesores. "Si Hitler quisiera enfatizar que el brazo de submarinos era ahora, en su opinión, de importancia primordial, la elección de Doenitz estaría plenamente justificada".

La elección de Hitler recayó sobre mí, probablemente por la razón que mencionó Raeder. También es posible que en mí, como abanderado de submarinos, esperara encontrar un aliado en la cuestión del pago de las naves capitales.

Excepto al continuar y regresar de mi gira de servicio en el extranjero en el crucero *Emden,* o cuando me llamaron, como alto oficial de las Fuerzas Armadas, para presentar algún informe, hasta ese momento no había tenido tratos personales con Hitler. Entre 1934 y 1942 lo había visto en persona nueve veces en total y cada vez por orden del Comandante en Jefe.

Ahora que yo mismo había sido nombrado Comandante en Jefe de la Armada, por supuesto, estaba destinado a entrar en contacto directo y frecuente con él, en su calidad de Comandante Supremo de las Fuerzas Armadas y Jefe de Estado.

Antes de describir mis posteriores relaciones oficiales y personales con Hitler, me gustaría decir algunas palabras sobre mi actitud, en ese momento, hacia el nacionalsocialismo.

Vengo de una antigua familia prusiana. Mis antepasados se habían sucedido durante siglos como terratenientes y alcaldes de la aldea en el antiguo asentamiento fronterizo germánico en el Elba, en las proximidades de la desembocadura del Saale. De ese grupo de terratenientes de funcionarios rurales habían surgido más tarde clérigos, oficiales y hombres de letras protestantes.

Historia prusiana y, sobre todo, la imagen del 'Viejo Fritz' y la guerra de independencia[22] había disparado mi imaginación juvenil. Cuando era niño, recuerdo cómo mi padre solía decir que se dejaría cortar en pedacitos por el 'Viejo Rey William': el Kaiser Wilhelm I. Mientras que como familia estábamos desprovistos de cualquier sentido de individualidad personal, todos estábamos profundamente conscientes del espíritu corporativo de la comunidad prusiana a la que pertenecíamos. Cuando entré en el Servicio y obtuve mi comisión, tanto el ejercicio como la aceptación de la disciplina me vinieron con bastante naturalidad. Cuando era niño, estaba imbuido de la convicción de que el cumplimiento de mi deber estaba antes que todo lo demás. Antes de la primera guerra, desde 1912 en adelante, estuve sirviendo en aguas extranjeras en SMS.*Breslau.* Fue un período que me impresionó profundamente y fortaleció mis sentimientos de patriotismo. Vi a Alemania desde lejos y en perspectiva como una entidad, y aunque pude comparar a mi país con otras tierras y pueblos, sus debilidades internas me cubrieron con la distancia.

Traducido por Otrebla 2001

El colapso de 1918 fue para mí un duro golpe, como lo fue para todos los alemanes que amaban a su país.

Me parecía obvio que nosotros, los oficiales de la posguerra, debíamos mantenernos alejados de la política de partidos, porque solo así podríamos cumplir con nuestro deber para con nuestro pueblo en su conjunto y con el Estado que habían creado.

Como corolario lógico de este principio, los miembros de las Fuerzas Armadas no tenían voto. La ejecución de nuestro deber como soldados y marineros fue más que suficiente. Por supuesto, dimos la bienvenida a los movimientos y tendencias patrióticos que se manifestaron en ese momento. A nosotros nos soplaron el espíritu con el que nosotros mismos estábamos imbuidos. De hecho, ¿cómo podríamos esperar liberarnos de la esclavitud en la que nos había arrojado el Tratado de Versalles y recuperar nuestra independencia soberana en la familia de naciones, si ignoramos las antiguas virtudes del patriotismo, la disciplina y la devoción al deber, virtudes que habían hizo grande a Prusia y Alemania, o si no nos dimos cuenta de que vivíamos en una era en la que el destino de cada individuo estaba vinculado, para bien o para mal, con el destino de todos nosotros.

De 1924 a 1927 fui designado para el Cuartel General Naval en Berlín. Durante esos años, tuve al Jefe del Estado Mayor Naval, Almirante Zenker, y al Ministro de Defensa, Herr Gessler, en una estima particularmente alta. En mi departamento me preocupaban los incidentes políticos internos que afectaban a la Marina. Estos fueron deberes que luego fueron realizados en nombre del Ejército y la Marina conjuntamente por el departamento bajo el futuro General Schleicher. Además, era responsable del mantenimiento de la disciplina y la aplicación de la ley militar.

Mis funciones me pusieron en contacto con el Reichstag y sus comisiones. Me desagradó el gran número de partidos escindidos, la forma muy obvia en que, en la votación del Reichstag, los intereses de los partidos se anteponían con frecuencia al interés del Estado, y los largos y acaparados debates en la sesión plenaria. En el Reichstag, la forma en que se manejaban los problemas del Servicio desde el punto de vista de las tácticas políticas se consideraba de importancia primordial. Yo mismo debería haber preferido ver estos problemas abordados de manera breve y objetiva, a la manera del Servicio. Pero eso no lo hubiera hecho en absoluto.

De 1930 a 1934 fui Oficial Superior de Estado Mayor en la Estación del Mar del Norte. Durante el primer año, aproximadamente, el Jefe de Estado Mayor y mi superior inmediato fue el entonces Capitán Canaris, un hombre de intensa mentalidad política. En aquellos días solíamos referirnos a él como el hombre con muchas almas en el pecho. No nos llevábamos bien.

Traducido por Otrebla 2001

Como Oficial Superior de Estado Mayor y jefe de la Sección de Estado Mayor Naval, fui responsable de la preparación de las medidas que la Estación del Mar del Norte debería tomar en caso de "disturbios internos".

Estos fueron los años durante los cuales los partidos moderados en el país declinaron gradualmente. En las elecciones celebradas el 14 de septiembre de 1930, los nazis emergieron como el segundo partido más fuerte del Reichstag. Después vinieron los comunistas con 4 • 5 millones de votos y 76 escaños en el Reichstag. Luego, en las elecciones de julio y noviembre de 1932, los nazis se convirtieron en el partido más fuerte y los comunistas conservaron el tercer lugar con 89 escaños en julio y 100 escaños en noviembre.

Durante estos años hubo numerosas peleas callejeras entre Derecha e Izquierda, en las que murieron y resultaron heridos hombres. Existía el peligro constante de que se produjeran disturbios más graves. La posibilidad de que intervinieran las Fuerzas Armadas y la protección en todo momento de las instalaciones del Servicio, como los depósitos de armas, frente a posibles intentos de saqueo, eran problemas que preocupaban constantemente tanto al Estado Mayor como a los Oficiales del Estado Mayor Naval, entre los que me encontraba yo. ellos. En repetidas ocasiones fuimos convocados a Berlín para asistir a conferencias en el Ministerio de Defensa sobre las medidas a adoptar en caso de disturbios internos. Estas conferencias fueron convocadas por el coronel von Bredow, jefe de la sección de las Fuerzas Armadas del departamento del general von Schleicher. El resultado fue la decisión de que las Fuerzas Armadas tendrían que luchar contra los partidos extremistas de derecha e izquierda, es decir, contra los nazis y los comunistas. Eso, en efecto, significó tomar las armas contra la mayoría del pueblo alemán. Cuando en noviembre de 1932 el canciller von Papen decidió prevenir los acontecimientos inminentes disolviendo a los nazis y al Partido Comunista, los jefes de las Fuerzas Armadas acordaron que se produciría una guerra civil abierta. Con los medios disponibles, haber luchado contra ambas partes simultáneamente habría sido imposible, y este hecho fue señalado a la atención del gabinete de von Papen por el general von Schleicher. Cuando en noviembre de 1932 el canciller von Papen decidió prevenir los acontecimientos inminentes disolviendo a los nazis y al Partido Comunista, los jefes de las Fuerzas Armadas acordaron que se produciría una guerra civil abierta. Con los medios disponibles, haber luchado contra ambas partes simultáneamente habría sido imposible, y este hecho fue señalado a la atención del gabinete de von Papen por el general von Schleicher. Cuando en noviembre de 1932 el canciller von Papen decidió prevenir los acontecimientos inminentes disolviendo a los nazis y al Partido Comunista, los jefes de las Fuerzas Armadas acordaron que se produciría una guerra civil abierta. Con los medios disponibles, haber luchado contra ambas partes simultáneamente habría sido imposible, y este hecho fue señalado a la atención del gabinete de von Papen por el general von Schleicher.

La actitud adoptada por las Fuerzas Armadas, sin embargo, estuvo en todo caso regida por el hecho de que los comunistas, el tercer partido más fuerte, seguían ganando votos. Si llegaban al poder, Alemania quedaría en manos del comunismo. El hecho de que el Partido Comunista no se hubiera convertido en el partido más fuerte durante los últimos años se debió únicamente al surgimiento de los nacionalsocialistas; pero para ellos los comunistas probablemente se habrían apoderado del poder mediante una revolución sangrienta. Los partidos constitucionales y el gobierno democrático de los años veinte no habían podido detener la

Traducido por Otrebla 2001

crecimiento del Partido Comunista. Como en el caso de una guerra civil las Fuerzas Armadas no podrían luchar simultáneamente tanto contra la Derecha como contra la Izquierda, tuvieron que decidir a favor de una u otra. Era obvio que no podían ponerse del lado de los comunistas, y fue como resultado de este proceso de razonamiento que dieron la bienvenida al nombramiento de Hitler como canciller alemán.

En las reuniones de su partido, Hitler exigió el fin de la lucha de clases y la introducción de un nuevo socialismo, la liberación del país de la dependencia política exterior y la concentración de todas las fuerzas del país en las tareas de eliminar el desempleo y crear un sistema bien ordenado y ordenado. estado saludable. Estos eran objetivos a los que podía suscribir todo alemán que amaba a su país y que deploraba nuestra falta de libertad para implementar una política exterior propia, la pésima situación económica a la que nos enfrentamos y la disensión política interna con la que el país estaba desgarrado. También eran objetivos que apelaban a la perspectiva de los Servicios de lucha, que habían sido educados en los ideales de devoción al deber y servicio a la comunidad en general. Yo mismo creía que Alemania había elegido el camino correcto.

Durante la primera mitad de 1933 estuve de gira por lo que entonces eran las Indias Orientales Holandesas —Sumatra, Java y Bali— y por la India y Ceilán. Esta gira fue un regalo del presidente Hindenburg, dado cada año a un oficial seleccionado de las Fuerzas Armadas.

Después de mi regreso a Alemania, las relaciones entre la Armada y las SA en la Estación del Mar del Norte se volvieron cada vez más insatisfactorias. Las SA comenzaron a realizar reclamos que vulneraron la autoridad legal de las Fuerzas Armadas. Las repetidas discusiones entre el comandante naval, almirante Otto Schultze, caballero de la Ordre Pour le Mérite, y el líder local de las SA, Freiherr von Schorlemer, no condujeron a ninguna mejora. Por el contrario, aprendimos que, en caso de toma del poder por medio de un *Golpe de estado,* Los líderes de las SA en Wilhelmshaven tenían la intención, como principio, de "hacer inofensivos" en sus propias dependencias el Almirante Schultze, su Jefe de Estado Mayor y su Oficial Superior de Estado Mayor (yo mismo). Otros distritos militares encontraron una situación similar.

Por lo tanto, las Fuerzas Armadas consideraron la supresión de Roehm *golpe de estado* como una necesidad política, proporcionando la paz interna y asegurando la confianza. De los espantosos asesinatos que acompañaron a la represión, los Oficiales de Estado Mayor en la Estación del Mar del Norte no oímos más que el público en general. Nuestro veredicto sobre el asunto estuvo influido decisivamente por la resolución del Gabinete que, al citar el estado de emergencia nacional, sancionó legalmente todas las medidas tomadas.

Traducido por Otrebla 2001

En noviembre de 1934 como capitán del crucero *Emden* Me embarqué en un crucero que me llevó por África hacia el Océano Índico y que duró hasta el verano de 1935. Tuve la impresión de que el prestigio alemán había aumentado considerablemente en comparación con el verano de 1933. Esta tendencia se hizo particularmente notoria después del plebiscito del Saar. el 13 de enero de 1935, que se llevó a cabo bajo supervisión internacional y que resultó en un voto abrumador a favor de la devolución del territorio a Alemania.

Nuestras relaciones con la Armada británica y los representantes del gobierno británico, para tomar Ciudad del Cabo como ejemplo, habían sido amables pero reservadas; pero desde principios de 1935 había habido una marcada diferencia.

Cuando un almirante británico, descontento con las acciones de su propio gobierno, me dijo en presencia de sus propios oficiales: '¡Queremos un Hitler!', Y cuando las invitaciones británicas para mí, como capitán del *Emden,* Empezó a multiplicarse, me di cuenta de que todo esto era el resultado del crecimiento del prestigio alemán. La declaración por parte de Alemania de su reasunción de sus derechos soberanos el 16 de marzo de 1935, que también ocurrió mientras yo estaba en el extranjero, contribuyó aún más a esta tendencia.

En el verano de 1935 regresé a Alemania. Mis energías estaban entonces completamente ocupadas con la tarea, que inesperadamente se me había confiado, de crear el nuevo brazo de submarino. Pasamos nuestro tiempo en el mar, entrenando y haciendo ejercicio. Como la masa del pueblo alemán, yo también, naturalmente, contemplé con orgullo y alegría el aumento del prestigio alemán que se había producido desde que Hitler llegó al poder. Cuando asumió el cargo, había una sensación muy generalizada de que fracasaría en sus intentos de resolver nuestros problemas, al igual que otros gobiernos habían fracasado antes que él. Eso, sin embargo, no había sucedido.

En enero de 1933, el número de desempleados en Alemania superaba los seis millones. En el verano de 1935 no había desempleo. La guerra de clases, que había desgarrado a la nación, había desaparecido. El énfasis que se había puesto en la dignidad del trabajo y en la idea de que quien hacía su trabajo, cualquiera que fuera, lo mejor que podía, era digno de la estima de sus compañeros, había contribuido mucho a crear unidad interna.

Los oficiales nos dimos cuenta de este cambio de actitud entre los trabajadores. En los años veinte, por ejemplo, caminar por un astillero o una fábrica en uniforme no siempre había sido una experiencia agradable. Entonces los trabajadores se habían mostrado hostiles e inaccesibles. Ahora las cosas eran muy diferentes, y el oficial encontraba una franqueza amistosa cada vez que

Traducido por Otrebla 2001

se acercó al trabajador, ya sea solo o en grupos pequeños o grandes.

En los monumentos de guerra de la primera guerra, las palabras: "¡Señor Dios, libéranos!" se encuentran con frecuencia. Nos habíamos vuelto libres. Tras el triunfo del plebiscito del Sarre, la declaración de nuestra independencia soberana, la reocupación de Renania y la unión con Austria y los Sudetes se sucedieron, una sucesión de éxitos en el campo de la política exterior. ¿Qué ciudadano patriota, qué luchador, no hubiera acogido con satisfacción tal resurgimiento de su país después de años de degradación y pobreza? Una Gran Alemania unida, el sueño de nuestros antepasados, se había hecho realidad.

Tampoco me sorprendió en lo más mínimo cuando ese viejo oponente de Alemania, Churchill, en una 'carta abierta a Hitler' en *Los tiempos* en 1938, escribió: "Siempre he dicho que si Gran Bretaña fuera derrotada en la guerra, esperaba que encontraríamos a un Hitler que nos llevara de regreso a nuestra posición legítima entre las naciones".

Si ese fuera el punto de vista de Churchill, un inglés, ¿cómo podría esperarse que un alemán en ese momento no estuviera de acuerdo?

Del anverso de la medalla nacionalsocialista en aquellos días anteriores a la guerra no sabía prácticamente nada hasta el otoño de 1938. La Marina, de todos modos, la parte que estaba a flote, no tenía contactos con las oficinas del Partido y, en consecuencia, ninguna ocasión. por fricción. Yo mismo conocí a Hess por primera vez en 1940 y a Goering en 1941, y no fue hasta 1943 que conocí a Himmler.

Los oficiales nos disociamos más firmemente de los excesos perpetrados contra los judíos, que alcanzaron su culminación en la 'noche de cristal'. A la mañana siguiente de aquel 9 de noviembre de 1938, fui a ver a mi comandante en jefe, el almirante Boehm, y le dije que los excesos de esta naturaleza debían ser repudiados por cualquier cuerpo de oficiales decente. le pidió que lo transmitiera al Comandante en Jefe de la Armada para que éste supiera que contó con el pleno apoyo de sus oficiales y hombres cuando hizo la protesta que estaba seguro que haría. Hablé con mi almirante como capitán y como oficial al mando de submarinos, en mi propio nombre y en el de mis oficiales. Capitán Luetjens, quien más tarde como almirante al mando de la flota se perdió con el*Bismarck* y quien en ese momento era el Oficial Comandante de Destructores, dio un paso idéntico. Recientemente he llegado a saber, por las memorias del Gran Almirante Raeder, que el Almirante Boehm, de hecho, envió nuestra protesta al Comandante en Jefe.

Los acontecimientos posteriores en Alemania, particularmente después de la ocupación de Checoslovaquia el 15 de marzo de 1939, comenzaron a despertar mis recelos. sentí eso

Traducido por Otrebla 2001

había un peligro muy real de guerra con Gran Bretaña, y ya he descrito en el capítulo 5 los pasos que tomé en consecuencia.

Durante los últimos meses antes del estallido de la guerra, comencé a dudar de si nuestros líderes políticos apreciaban correctamente la mentalidad británica; Solo podía esperar que Hitler no nos permitiera en ningún caso involucrarnos en una guerra con las potencias occidentales. Fue con un sentimiento de escepticismo extremo que escuché la noticia del ataque supuestamente inevitable contra Polonia y, aunque no me sorprendió en lo más mínimo, la declaración de guerra de Gran Bretaña y Francia fue un duro golpe.

Sin embargo, una vez que llegó la guerra, la suerte estaba echada, tenía muy claro en mi propia mente que para mí, como miembro de las Fuerzas Armadas, solo había un camino posible: luchar contra nuestros enemigos externos. Cuanto más fuerte sea la determinación moral de las fuerzas bajo mi mando, mayor será su valor de lucha. Es obligación moral de todo combatiente apoyar sin reservas al gobierno de su país cuando entra en guerra. Esperar que un comandante acepte las pesadas responsabilidades que le incumben en la guerra y, al mismo tiempo, se preocupe por las condiciones internas, y mucho menos emprenda una lucha contra la dirección política de su propio país, es pedir demasiado de él. Sobre este aspecto tendré más que decir en el capítulo que trata de los hechos del 20 de julio.

Cuando fui nombrado Comandante en Jefe en enero de 1943, me di cuenta plenamente de la gran responsabilidad que estaba asumiendo, pero mi creencia de que como miembro de las Fuerzas Armadas en tiempo de guerra mi único deber era luchar con todas mis fuerzas contra nuestros enemigos externos no se vieron afectados de ninguna manera.

Es la actitud que toda nación espera de los miembros de sus Fuerzas Armadas, y es un deber al que el país los obliga mediante la forma más solemne de compromiso, el juramento de fidelidad.

Es un deber que no admite reservas y un deber que sigue vigente incluso cuando la situación militar es desesperada. Cualquier gobierno que esté dispuesto a tolerar un estado de cosas en el que las Fuerzas Armadas dejen de hacer todo lo posible, simplemente porque la situación militar se ha vuelto desfavorable o desesperada, y está dispuesto a dejar al juicio personal del individuo decidir si o no es así, de hecho, está socavando los cimientos mismos de su propia existencia.

Las Fuerzas Armadas de un estado no son consultadas sobre cuándo y contra quién deben luchar. Ese es el asunto del gobierno civil, al que

Traducido por Otrebla 2001

las Fuerzas Armadas están subordinadas; e igualmente, la decisión de terminar una guerra es una que debe ser tomada por el gobierno.

Por otro lado, ciertamente es deber de los comandantes en jefe de los distintos servicios mantener a la autoridad civil informada con precisión de la situación bélica en lo que respecta a sus respectivos servicios. Yo mismo mantuve a Hitler en todo momento en el cuadro con respecto a mi opinión sobre nuestras perspectivas de éxito en la guerra en el mar. Pero en ningún momento, y ciertamente no en el verano de 1943, cuando se derrumbó la campaña de los submarinos, le dije alguna vez que ya no podíamos esperar ganar la guerra y que, por lo tanto, debíamos hacer la paz. Mi convicción de que la actitud adoptada por nuestros oponentes excluía la posibilidad de cualquier paz mediante la negociación me llevó en todo caso a considerar inútil tal declaración.

Gran Bretaña fue a la guerra en 1939 porque la Gran Alemania, fortalecida y unida a Austria, se estaba convirtiendo en una amenaza para los intereses económicos e imperiales británicos. El historiador y escritor militar inglés Fuller lo admite cuando dice en su libro *La segunda Guerra Mundial* que la verdadera razón del gobierno británico para ir a la guerra fue el hecho de que `` la autoconservación obligó a Gran Bretaña a adherirse a su política tradicional de considerar la política de poder de Alemania, el modo de vida de Alemania, la política financiera alemana y el comercio alemán como una amenaza para los británicos ''. intereses que, de ser tolerados, conducirían al establecimiento de una dominación alemana de Europa ».

La destrucción de este poder político y económico de Alemania era el objetivo bélico de Gran Bretaña, un objetivo en el que Estados Unidos la apoyaba con un celo incluso mayor que el suyo.

El único objetivo que las naciones angloamericanas *declarado* fue, por supuesto, el puramente *moral* objetivo de una "cruzada" contra el nacionalsocialismo y Hitler. Que no era esta cruzada, sino la guerra contra el pueblo alemán y su poder industrial el principal objetivo de la guerra, lo comprendimos bien en los años inmediatamente posteriores a 1945, después de la muerte de Hitler y la erradicación del nacionalsocialismo, en un momento, es decir, , cuando ambos habían perdido su significado para el pueblo alemán. Sin embargo, tal objetivo era menos una justificación para las medidas tomadas por los aliados que el conocimiento, que los alemanes sólo adquirimos después de la guerra, de los crímenes que había cometido el régimen de Hitler.

Fuller describe los objetivos de la guerra británica en los siguientes términos:

Desde la época de los Tudor hasta 1914, la política de Gran Bretaña se ha preocupado por el mantenimiento del equilibrio de poder, es decir, por mantener

Traducido por Otrebla 2001

las grandes naciones del continente separadas por la rivalidad y ella misma constituyendo el equilibrio entre ellas, Tal papel automáticamente dejaba claro qué país debía ser considerado como un enemigo potencial. No fue el*el más infame* nación, pero la *especial* nación cuya política constituía una amenaza mayor para Gran Bretaña o el Imperio que la de cualquier otro país.

Cuando generales responsables como Rommel suscribieron la idea en 1944 de que deberíamos hacer las paces con Occidente y arrojar todo el peso de nuestra fuerza militar contra Oriente, no se dieron cuenta de que faltaban los prerrequisitos políticos esenciales para tal movimiento. Los británicos y los estadounidenses nunca hubieran considerado una oferta de esta naturaleza, como lo demuestra la actitud a la que aún se adhirieron incluso en mayo de 1945.

En la conferencia de Casablanca de 1943, Roosevelt y Churchill declararon que seguirían luchando hasta que Alemania y Japón "se rindieran incondicionalmente". Esto significaba que, en el caso de que nos sometiéramos, no tendríamos ningún derecho de ningún tipo, sino que estaríamos totalmente a merced de nuestros enemigos, y de lo que eso significó, se puede obtener una idea de la demanda de Stalin en la conferencia de Teherán a fines de noviembre de 1943. , cuando insistió en que al menos cuatro millones de alemanes deberían ser deportados por un número indeterminado de años a Rusia como trabajo forzoso.

El tipo de trato que podríamos haber esperado recibir está bien ejemplificado por el 'Plan Morgenthau', que fue aceptado por Churchill y Roosevelt en la conferencia de Quebec en septiembre de 1943 y que preveía la destrucción de la industria alemana y todas las minas alemanas y el transformación de Alemania en un país puramente agrícola.

En vista de la exigencia del enemigo de rendirse incondicionalmente, era bastante inútil que cualquier comandante de alto rango de las Fuerzas Armadas Alemanas, que creía en 1943 o 1944 que la guerra ya no se podía ganar, le dijera a Hitler que ahora debía poner fin a la guerra. la guerra y hacer la paz; pues, ante la rendición incondicional, que era totalmente inaceptable, no podía tener otra propuesta que presentar al Jefe de Estado.

Además, si se aceptara en principio que cuando un comandante se da cuenta de que la situación militar es desesperada, es su deber abogar por la conclusión de la paz, incluso si eso implica una rendición incondicional, siempre existirá el peligro de que la lucha se dé por terminada. hasta prematuramente. Como muestra la historia, en la guerra incluso una situación aparentemente casi desesperada a veces puede ser

Traducido por Otrebla 2001

alterado radicalmente por acontecimientos políticos inesperados y sucesos similares; y, con la situación política como estaba entonces, me pareció que cuando fui nombrado Comandante en Jefe de la Armada no tenía más alternativa que seguir la lucha lo mejor que pudiera.

El Gran Almirante Raeder me había entregado un Servicio que estaba unido por lazos de pensamiento y perspectiva, de mutua estima y disciplina que rara vez se encuentran en cualquier servicio. La Marina había aprendido las lecciones que los motines de 1917 y 1918 y los Kapp*Golpe de estado*—Y sus consecuencias se cumplieron, y desde principios de los años veinte había visto claramente el rumbo que debía seguir "por el bien de su propia alma". Años de meticulosa educación e instrucción por una sucesión de comandantes en jefe, y particularmente por el Gran Almirante Raeder desde 1928 en adelante, habían creado un servicio, que en la guerra había probado en su mayor parte su valía, a pesar de su gran inferioridad numérica en comparación con las dos grandes potencias marítimas. Había adquirido una herencia que tenía una base sólida, una mente sana y un cuerpo fuerte; y hacer todo lo posible por mantenerlo así a través de las dificultades cada vez mayores que los años de guerra venideros sin duda nos deparaban era mi deber primordial y obligado.

Aunque era plenamente consciente de la grave importancia y la dificultad de la tarea que se me había confiado, acogí con satisfacción mi nombramiento. También acogí con agrado la oportunidad de ejercer una mayor influencia, que inevitablemente me daría mi puesto más alto. Como oficial de abanderamiento de submarinos, había sufrido repetidamente durante los últimos años de guerra bajo la mentalidad continental de nuestro liderazgo político y del Cuartel General Supremo de las Fuerzas Armadas. A pesar de todas las declaraciones del Gran Almirante Raeder, ni uno ni otro se habían dado cuenta claramente de que Gran Bretaña era nuestro principal enemigo. La Armada no había recibido en cantidad suficiente los medios que necesitaba, dada la importancia de su tarea en la guerra y la contribución que podía hacer a nuestro esfuerzo bélico en su conjunto, y lo que consiguió llegó tarde. Tenía la intención de intentar rectificar esto. La única forma en que podía hacerlo era, en mi opinión, ejerciendo una influencia personal sobre el propio Hitler. Por importante que fuera su trabajo allí, el almirante adjunto al Cuartel General del Führer no tenía el peso suficiente para que se le confiara, en asuntos vitales, la presentación de los requisitos de la Armada. Estos solo podrían ser presentados con éxito por el propio Comandante en Jefe. La experiencia también me había enseñado que no bastaba con hacer una breve aparición ante Hitler y presentar un informe; había que permanecer en el lugar y persistir, hasta sentirse seguro de que se había apreciado plenamente la importancia de las propuestas. También había que permanecer alerta, dispuesto a rechazar cualquier objeción que pudiera plantear otra persona. el Almirante adjunto al Cuartel General del Führer no tenía el peso suficiente para que se le confiara, en asuntos vitales, la presentación de los requisitos de la Armada. Estos solo podrían ser presentados con éxito por el propio Comandante en Jefe. La experiencia también me había enseñado que no bastaba con hacer una breve aparición ante Hitler y presentar un informe; había que permanecer en el lugar y persistir, hasta sentirse seguro de que se había apreciado plenamente la importancia de las propuestas. También había que permanecer alerta, dispuesto a rechazar cualquier objeción que pudiera plantear otra persona. el Almirante adjunto al Cuartel General del Führer no tenía el peso suficiente para que se le confiara, en asuntos vitales, la presentación de los requisitos de la Armada. Estos solo podrían ser presentados con éxito por el propio Comandante en Jefe. La experiencia también me había enseñado que no bastaba con hacer una breve aparición ante Hitler y presentar un informe; había que permanecer en el lugar y persistir, hasta sentirse seguro de que se había apreciado plenamente la importancia de las propuestas. También había que permanecer alerta, dispuesto a rechazar cualquier objeción que pudiera plantear otra persona. La experiencia también me había enseñado que no bastaba con hacer una breve aparición ante Hitler y presentar un informe; había que permanecer en el lugar y persistir, hasta sentirse seguro de que se había apreciado plenamente la importancia de las propuestas. También había que permanecer alerta, dispuesto a rechazar cualquier objeción que pudiera plantear otra persona. La experiencia también me había enseñado que no bastaba con hacer una breve aparición ante Hitler y presentar un informe; había que permanecer en el lugar y persistir, hasta sentirse seguro de qu

Traducido por Otrebla 2001

fiestas; ya veces uno tenía que estar preparado para repetir sus argumentos una y otra vez y con mayor énfasis a fin de asegurar sus fines. También descubrí que era una buena idea presentar mis propuestas en líneas gruesas en un lienzo amplio, de tal manera que excitara los vívidos poderes de imaginación de Hitler en lugar de "simplemente hacerle cosquillas".

Para asegurar la aceptación de aquellas demandas que eran esenciales para el enjuiciamiento de la guerra en el mar, tenía que ganarme la confianza de Hitler. Sin su confianza, no podría esperar poder ejercer la influencia necesaria, y él podría llegar a conocerme solo si visitaba con frecuencia el cuartel general del Führer y, a veces, me quedaba allí durante varios días seguidos. Por estos medios esperaba, después de mi nombramiento, poder consolidar mi posición con Hitler.

Hice un mal comienzo. El 30 de enero de 1943, cuando informé a Hitler sobre mi nombramiento como Comandante en Jefe de la Armada, habló extensamente sobre sus razones para ordenar la retirada del servicio de los grandes barcos. Cuando terminó su disertación, le dije que todavía no había tenido tiempo de estudiar en detalle las tareas que tenía por delante en mi nuevo puesto.

El 8 de febrero presenté el plan detallado de pago de los grandes barcos como él había ordenado, y me abstuve de plantear objeciones a su decisión.

Sin embargo, rápidamente me di cuenta de que tendría que examinar toda la cuestión de este pago y desguace de los grandes barcos una vez más y muy a fondo. Como resultado de este escrutinio adicional llegué a la conclusión de que retirar estos barcos del servicio no daría como resultado ningún aumento apreciable ni de personal ni de material, y que la implementación del proyecto no podía sino reaccionar política y militarmente en nuestra desventaja. Romperlos era una solución aún menos atractiva porque exigía considerables recursos laborales y técnicos.

Así, por las mismas razones que mi predecesor, llegué a la conclusión de que la orden de Hitler estaba equivocada. El 26 de febrero le informé en este sentido. En un informe breve y razonado, le dije que no podía dar mi apoyo a sus órdenes y le pedí que las cancelara. Se sorprendió desagradablemente, ya que no había esperado que yo, como ex oficial de la bandera, Submarinos y el hombre que siempre había presionado para la expansión de la guerra de submarinos, adoptara esta actitud. Al principio fue extremadamente inmoderado, pero al final aceptó a regañadientes, y me despidieron descortésmente.

En el período que siguió a la presentación de este informe, no pude evitar preguntarme si mis días como Comandante en Jefe no habían terminado ya.

Traducido por Otrebla 2001

numerado. Pero rápidamente me di cuenta de que mi oposición había tenido el efecto contrario en Hitler. A partir de entonces me trató con una cortesía excepcional, y continuó haciéndolo hasta fines de abril de 1945. Nunca dejó de dirigirse a mí con puntillosa corrección y por mi rango, y en mi presencia nunca perdió la paciencia ni fue otro. que cortés y civilizado.

Después de este primer encuentro con Hitler, me adhiero a mi conclusión básica de que lo que necesitaba era su confianza. Siempre fui franco con él y nunca le oculté ninguno de los errores cometidos por la Marina ni ninguno de nuestros planes que habían terminado en fracaso. No dudé, por ejemplo, en decirle sin rodeos mis inquietudes con respecto a la guerra de los submarinos; y cuando, en mayo de 1943, esto se derrumbó, Hitler no pronunció palabra de reproche. Poco después, durante una importante conferencia, recibió la noticia de que un gran petrolero con destino al Mar Negro con destino a la Grecia ocupada había sido interceptado y torpedeado por un submarino británico cerca de los Dardanelos. '¡Ahí tienes!' exclamó enojado. 'Los*Británico,* por supuesto, puedo hacerlo, ¡pero nuestros barcos frente a Gibraltar no hunden nada! Yo estaba parado a su lado frente al mapa y en medio de un círculo de unas veinte personas, entre las que se encontraban altos oficiales de las Fuerzas Armadas. `` Mi Führer '', respondí bruscamente, *'nuestro* Los submarinos luchan contra grandes potencias marítimas. Si, como los británicos frente a los Dardanelos, no tuvieran fuerzas antisubmarinas con las que enfrentarse, lograrían al menos el mismo éxito. Frente a Gibraltar he apostado al más destacado de mis comandantes de submarinos y, déjeme decirle, ¡son mucho mejores que los británicos!

Después de esta réplica algo enfática, hubo un silencio de muerte. Hitler se sonrojó, pero después de unos momentos se volvió hacia el general Jodl, que estaba en medio de la presentación de un informe, y dijo en voz baja: "¡Continúe, por favor!"

Me había enfurecido el comentario de Hitler, dejé al pequeño grupo a su alrededor y me acerqué a la ventana. Cuando terminó la conferencia, permanecí en un segundo plano. Hitler, sin embargo, se acercó a mí y me preguntó en el tono más amistoso si me gustaría detenerme y desayunar con él. Yo acepté. Se despidió de Goering, Keitel y Jodl, y nos dejaron solos juntos.

He descrito este incidente con bastante detenimiento, porque creo que influyó considerablemente en los sucesos posteriores. Desde ese momento, Hitler nunca más intentó intervenir en los asuntos navales. Al parecer, se había convencido de que estaba haciendo todo lo posible y de que podía confiar en mí. Cuando otras personas importantes acudían a él con sugerencias o con quejas de algún tipo contra la Marina, su respuesta habitual era: "¡El Gran Almirante hará lo que sea necesario!".

Traducido por Otrebla 2001

El hecho de que la relación entre nosotros se desarrollara gradualmente en esta línea facilitó enormemente mi tarea como Comandante en Jefe de la Armada. Pero también repercutió en mi posición e influencia con respecto a los demás servicios y la autoridad civil.

A Goering le gustaba mucho criticar al Ejército y la Marina en presencia de Hitler. Este hábito había dificultado mucho las cosas a mi predecesor, y cuando el almirante Raeder se despidió de Hitler al renunciar a su nombramiento, le dijo: "¡Por favor, proteja a la Marina ya mi sucesor contra Goering!"

Yo también me di cuenta muy pronto de las tácticas de Goering, que eran apresurarse a Hitler y ser el primero en informar, a menudo de forma bastante inexacta, las fallas de los otros servicios. Como resultado, hubo no pocas colisiones entre nosotros. El más violento, pero también el último, de estos sucedió en una gran conferencia en la que Goering marchó y anunció que los barcos eléctricos alemanes habían sufrido grandes pérdidas durante un ataque aéreo en uno de los puertos del Canal y que la Armada era culpable porque los E-botes, en lugar de estar dispersos y camuflados, habían estado convenientemente juntos en un pequeño grupo. —Me niego a tolerar estas críticas a la Marina, Herr Reichsmarschall —repliqué rápidamente. ¡Sería mejor que se fijara en su propia Luftwaffe, donde hay un amplio margen para sus actividades!

El completo silencio que siguió fue roto por primera vez por la silenciosa solicitud de Hitler de que el oficial que presentaba su informe continuara; y cuando terminó la conferencia, Hitler, como en la ocasión anterior, se despidió de Goering con un apretón de mano y me presionó ostentosamente para que me quedara a desayunar con él.

Después de ese incidente, Goering no se permitió más críticas a la Marina. Al parecer, también estaba ansioso por enterrar el hacha, porque unos días después me envió, para mi gran sorpresa, un escudo de la Fuerza Aérea en brillantes. Fue un gesto al que, sin embargo, no me atreví a responder.

El principio al que me adherí de expresar franca e inequívocamente mi opinión siguió rindiendo dividendos en lo que respecta a Hitler. En no pocas ocasiones declaré sin rodeos: "¡Eso es algo que, como comandante en jefe naval, no haré!".

La orden de Hitler de que los casos de sedición en las Fuerzas Armadas se transfirieran a la jurisdicción del Tribunal Popular no se aplicó a la Armada como resultado de mi negativa a aceptarla. También en 1944 fue gracias a mi protesta que sólo en la Armada los 'Oficiales de Orientación Nacionalsocialistas' que estaban adscritos a todos

Traducido por Otrebla 2001

no se permitió a las unidades de las Fuerzas Armadas interferir de ninguna manera con el oficial naval en cuestión en el ejercicio de su mando. En estos y otros casos similares se dictaron sentencias especiales en lo que respecta a la Armada.

Después del 20 de julio, las invitaciones ocasionales de Hitler para comer con él cesaron por completo. Lo vi y hablé con él solo como parte de una gran reunión. Pero su actitud cortés hacia mí permaneció inalterada.

Como tuve la suerte de ganarme la confianza de Hitler en asuntos de servicio, pude obtener una medida muy sólida de apoyo para los requisitos de la Marina. Obtuvimos todo lo que necesitábamos en materia de armamentos, y eso en un momento en que los ataques aéreos enemigos estaban logrando avances mucho mayores en la capacidad industrial de Alemania que en años anteriores. Tendré más que decir sobre el tema en el capítulo 19.

En principio, Hitler limitó sus discusiones con cada uno de nosotros a aquellas esferas de actividad sobre las que estábamos capacitados para expresar una opinión. Nunca me hizo preguntas que no se refirieran a la Marina, y ciertamente nunca me pidió consejo sobre nada más que asuntos puramente navales.

Yo también consideraba el mando de la Marina como mi único deber. Para molestarme la cabeza sobre las actividades de las otras ramas de las Fuerzas Armadas o la dirección política del país era del todo imposible si no fuera por otra razón que estaba demasiado ocupado para poder adquirir los conocimientos necesarios en los que basar una opinión. Por lo tanto, salvo en muy raras ocasiones, cuando estaba con Hitler, nunca interfería en ningún asunto que no entrara dentro del ámbito de mi competencia profesional. Siempre que me atrevía a presentar algunas propuestas, Hitler las derribaba de inmediato con argumentos en contra que mi falta de conocimiento del punto en cuestión me obligaba a aceptar sin más argumentos.

Sin embargo, esta preocupación por mis propios asuntos profesionales no me impidió buscar con la mayor frecuencia posible una imagen general de la situación de la guerra en su conjunto. Para hacer esto, tuve que asistir a las principales conferencias en la sede del Führer con tanta frecuencia como pude.

En Nuremberg fui declarado culpable porque, entre otras cosas, "durante el curso de la guerra había tenido ciento veinte conferencias con Hitler sobre cuestiones relativas a la Marina".

¿Cómo, en nombre del Cielo, un Comandante en Jefe de un servicio, responsable directamente ante el Jefe de Estado, podría haber cumplido con sus deberes de otra manera?

Traducido por Otrebla 2001

18. COLAPSO DE LA GUERRA DE SUBBOTES

Enero-mayo de 1943

Nombramiento del almirante Horton — todavía estoy al mando de la batalla de convoyes de guerra submarinos — pérdidas en ambos lados — nuestra falta de reconocimiento aéreo - más batallas de convoyes - el 19 de marzo la cima de nuestro éxito - escoltas más fuertes para los barcos enemigos, 'grupos de apoyo' - importancia del radar - falta de submarinos, mal tiempo, disminución de nuestros éxitos y aumento de las pérdidas de submarinos.

EN DICIEMBRE DE 1942 nueve nuevos submarinos entraron en el Servicio y el 1 de enero de 1943, el número de barcos operativos fue:

En el Atlántico ...	164
En el mediterráneo	24
En el Ártico ...	21
En el Mar Negro ...	3

El envío de submarinos al Mar Negro se tratará en un capítulo posterior.

En diciembre, la media diaria de barcos en el mar en el Atlántico era de noventa y ocho. De éstos, en un momento dado, treinta y nueve estarían en el área de operaciones y cincuenta y nueve en tránsito hacia o desde ella.

En noviembre, que hasta ahora había sido el mes más exitoso de los submarinos de

Traducido por Otrebla 2001

En 1942, el promedio de hundimientos por barco y día en el mar había alcanzado las 220 toneladas. Se recordará que la cifra correspondiente a octubre de 1940 había sido de 920 toneladas. Esta comparación ilustra de la manera más sorprendente las mejoras que se habían realizado en su defensa antisubmarina por las dos grandes potencias marítimas. Por supuesto, fue un desarrollo natural que solo se esperaba después de tres años de guerra. Era algo que estaba destinado a ocurrir, y fue por esta razón que el Comando de U-boat había estado presionando durante los años de guerra para la construcción de un mayor número de U-boats lo más rápido posible. Ahora se requería algo así como tres veces el número de submarinos para lograr resultados comparables a los logrados durante los primeros años de la guerra. Debido a la asignación inadecuada de mano de obra y materias primas,

Por lo tanto, había pedido personalmente al Comandante en Jefe una vez más, el 8 de diciembre de 1942, que liberara los barcos del Ártico para las operaciones en el Atlántico. Entre el 1 de enero y el 30 de noviembre de 1942, estos barcos habían hundido 262,614 toneladas en su propia área de operaciones. Sin embargo, un número igual de barcos en el Atlántico se habían hundido aproximadamente 910.000 toneladas durante el mismo período. Al emplear estos barcos en el Ártico, habíamos hundido algo así como 650.000 toneladas menos de lo que podríamos haber hecho, un desarrollo que estaba previsto cuando en enero de 1942 el comando de submarinos protestó contra el envío de barcos a aguas noruegas. Nuestra incapacidad para aprovechar la oportunidad de lograr un éxito tan grande potencialmente afectó negativamente nuestro esfuerzo de guerra en su conjunto y fue de gran valor para el enemigo. particularmente en vista del hecho de que estos mismos cargueros que atravesaron el Ártico también tuvieron que pasar por el Atlántico. Pero el Comandante en Jefe no hizo oídos sordos a mis argumentos y ordenó que solo quedaran seis barcos en la zona de Noruega.

Los últimos meses de 1942 habían sido excepcionalmente tormentosos en el Atlántico norte. Pero en enero de 1943 los elementos parecían enfurecerse con una furia incontrolada. La tormenta siguió a la tormenta y aumentó considerablemente las dificultades de las operaciones de los submarinos. Las estrellas permanecieron invisibles y la navegación se volvió extremadamente difícil. A menudo había grandes lagunas en la disposición de los barcos. La búsqueda sistemática de envíos se hizo imposible; y cuando se localizó por suerte, el clima obstaculizó gravemente el ataque. Los mares espumosos y furiosos que azotaron el Atlántico en enero de 1943 eran excepcionalmente altos. El hombre de tierra debe intentar imaginar por sí mismo los rigores y las dificultades a las que se vieron expuestas las tripulaciones, y en particular los hombres en el puente. Asegurado por fuertes cinturones de seguridad, el oficial

Traducido por Otrebla 2001

y los hombres de la guardia del puente tuvieron que sufrir los tremendos golpes de todos los mares mientras caían en cascadas sobre el barco. En tales condiciones, solo se podría lograr un exiguo éxito.

Pero el clima por sí solo no puede haber sido la razón por la que los submarinos no pudieron durante las dos primeras semanas de enero encontrar cuatro convoyes contra los que estaban operando. En este mes tuvimos la impresión de que la forma hasta ahora muy conservadora en la que los británicos habían conducido la ruta de sus convoyes había sufrido alguna modificación. Ahora parecían estar desviando los convoyes en mayor medida y dispersándolos por áreas mucho más amplias del Atlántico. Evidentemente, todo el sistema se había vuelto más flexible. En nuestro puesto de mando redactamos todos los días una 'Tabla de disposición de los submarinos', que mostraba la imagen de la disposición de los submarinos como supusimos que el enemigo podría dibujarla a partir de los avistamientos, los informes y las intercepciones de radio que había recibido. Luego nos preguntamos: en el lugar del enemigo, ¿Cómo reaccionaríamos ante estas disposiciones? Discutimos si el enemigo intentaría evitarlos alterando el rumbo de sus convoyes o si les permitiría seguir navegando en línea recta, suponiendo que ya habíamos redispuesto nuestras fuerzas en previsión de la acción evasiva que esperábamos de él.

Estas apreciaciones 'en primer y segundo grado', como solíamos llamarlas, fueron necesarias para que pudiéramos contrarrestar a tiempo las medidas que anticipamos que tomaría el enemigo. En 1942, nuestros esfuerzos en esta dirección habían tenido un éxito repetido. Pero luego, a principios de 1943, nos pareció que este juego de ajedrez se había vuelto más complicado.

Ahora sabemos que esto fue realmente así. A mediados de noviembre de 1942, el almirante Sir Max Horton había asumido el mando de los enfoques occidentales. Hasta entonces había sido oficial de abanderamiento, submarinos. Desde noviembre en adelante, Churchill le había confiado la conducción de la Batalla del Atlántico. Bajo el mando del almirante Horton, las fuerzas antisubmarinas británicas hicieron grandes mejoras, no solo en los medios materiales y técnicos, sino también y más particularmente en el liderazgo táctico y la moral. Como destacado capitán de submarinos de la Primera Guerra Mundial y oficial de la bandera, submarinos en la segunda, el almirante Horton estaba mejor calificado que nadie para leer la mente del comando de submarinos alemán y, por lo tanto, para tomar los pasos que inevitablemente harían más difícil la operación. procesamiento de nuestra campaña de submarinos. 'Con su conocimiento y perspicacia, su determinación despiadada y su energía impulsora, era sin duda el hombre adecuado para enfrentar a Doenitz '. [Roskill, vol. II, pág. 217.]

Si bien las tormentas y la acción diversificada emprendida por el enemigo se combinaron en este

Traducido por Otrebla 2001

Para evitar cualquier enfrentamiento importante de convoyes durante las primeras semanas de enero en el Atlántico norte, se logró un gran éxito durante el mismo período contra un convoy frente a las Azores.

A finales de diciembre había estacionado un grupo de submarinos ('Delphin') en la pista del gran círculo de Nueva York a las Islas Canarias. Desplegado a lo largo de un eje norte-sur, el grupo estaba realizando un barrido de reconocimiento hacia el oeste. Esperábamos que en esta zona nos pusiéramos en contacto con los convoyes que se dirigían a Gibraltar con refuerzos para el teatro del norte de África. En comparación con la densidad del tráfico en el Atlántico norte, esos convoyes estarían circulando, lo sabíamos, con relativa poca frecuencia. Además, en estas bajas latitudes las oportunidades de dispersar los convoyes sin aumentar indebidamente la duración de su viaje eran particularmente grandes. Pero en vista de la importancia de estos convoyes para el progreso de la ofensiva estadounidense en el norte de África, estaba ansioso por intentar localizar uno de ellos y atacarlo.

El grupo Delphin ya llevaba cuatro días en búsqueda infructuosa, cuando el 3 de enero *U-514* (El teniente comandante Auffermann), un barco que trabajaba en el área de Trinidad a 900 millas al suroeste del grupo, avistó un convoy de petroleros con rumbo norte. *U-514* Torpedeó un barco y luego perdió el contacto.

Me pareció seguro que este convoy venía de los puertos petroleros de Curazao-Aruba y se dirigía a Gibraltar vía Puerto España en Trinidad con una gran cantidad de petróleo para el ejército americano en el norte de África. La llegada de este suministro podría, pensé, tener un efecto decisivo en el lanzamiento de la ofensiva norteafricana del enemigo y su curso posterior durante las próximas semanas y meses.

La distancia entre el punto donde se había avistado el convoy y el grupo Delphin era de unas mil millas. Qué curso tomaría el convoy, no lo sabíamos; pero creí que tomaría la ruta más corta a lo largo del Gran Círculo. Por lo tanto, decidí, a pesar del hecho de que sólo había sido avistado una vez, y que su curso exacto sólo podía asumirse, enviar al distante grupo Delphin para interceptarlo. Traducido en términos de distancias en tierra, esto era como si una fuerza en algún lugar cerca de Hamburgo recibiera órdenes de proceder en una dirección generalmente hacia el sureste para interceptar una fuerza que se había ubicado en las cercanías de Milán y se suponía que se movía hacia el noreste. .

Los submarinos partieron de inmediato a la velocidad de un ciclista hacia un punto en el que el mando de submarinos esperaba encontrarse con el convoy.

De la comparación hecha arriba se verá cuán nebuloso, en el

Traducido por Otrebla 2001

El amplio espacio oceánico abierto, sin la ayuda de ningún reconocimiento aéreo, eran los datos sobre los que debía decidirse la conducción táctica de las operaciones de los submarinos, con qué frecuencia podíamos hacer poco más que hacer una suposición inteligente y planificar nuestra operación en consecuencia.

El 3 de enero, el grupo Delphin partió hacia el sureste mientras *U-514*(que había hecho el avistamiento original del convoy de petroleros) y *U-125*(Teniente-Comandante Folkers), que se encontraban en las inmediaciones, se les ordenó buscar el convoy al noreste del punto en el que había sido avistado por primera vez y, si lo encontraban, mantener el contacto a toda costa, pero para hacer nada mas. Sin embargo, fallaron en encontrarlo.

Sin embargo, apenas el grupo Delphin había recibido la orden de proceder,*U-182* (El teniente comandante Nicolai Clausen), que estaba de paso hacia el área de Ciudad del Cabo, avistó un convoy a unas 600 millas al este del grupo Delphin y que se dirigía directamente hacia él. Me pareció que lo correcto era enfrentar este convoy con el grupo Delphin, ya que no solo estaba mucho más cerca de ese grupo, sino que también se dirigía directamente hacia él. Luego, pensé, más tarde aún sería posible dirigir estos barcos hacia el otro convoy de petroleros, avanzando mucho más hacia el sur.

Desafortunadamente *U-182* Perdí muy rápidamente el contacto. Pero el 5 de enero a las 0300, el extremo sur de la línea de reconocimiento formada por el grupo Delphin avistó un convoy con destino al oeste. Si este fuera el convoy que*U-182* había avistado el 3 de enero, debía haber estado navegando a 14,5 nudos, una velocidad muy alta. Pero incluso si fuera otro convoy más lento, su posición en el extremo sur de la línea de exploración era desfavorable, desde el punto de vista de los submarinos hacia el norte, ya que estos últimos habrían necesitado al menos diez horas para llegar. hacer contacto con él.

Aunque aquí ciertamente teníamos un objetivo definido bastante cercano, las posibilidades de lograrlo me parecían escasas. Mi propia inclinación, por lo tanto, era permitir que el grupo Delphin continuara hacia el sur y entablara combate con el convoy de petroleros que había sido avistado al noreste de Trinidad. Cuando di a conocer mi decisión a mi personal en una discusión esa noche, recordé que siempre había predicado que un pájaro en la mano valía dos en la selva, y seguramente, argumentaron mis oficiales, era mejor atacar el oeste. con destino al convoy que había sido localizado que lanzar una operación que involucró muchos días y cientos de millas navegando contra el objetivo completamente problemático del convoy de petroleros. Yo mismo no creía, sin embargo, que este convoy con rumbo al oeste fuera realmente un pájaro en la mano, y pensé que como ciertamente estaba en lastre sería

Traducido por Otrebla 2001

manteniendo una alta velocidad en esta zona de aguas predominantemente tranquilas. El único resultado de las operaciones contra este convoy, pensé, sería un gran consumo de combustible por parte de los submarinos como resultado de la alta velocidad a la que tendrían que trabajar, y probablemente un éxito muy mediocre a cambio. Por lo tanto, me adherí a mi punto de vista original y mi intención de ir por el convoy de petroleros más al sur.

A las 14.00 horas del 7 de enero, con esto en mente, ordené al grupo Delphin que formara una línea de patrulla al oeste de las Islas Canarias. La línea constaba de ocho barcos y avanzaba con un rumbo de 245 ° a una velocidad de 7 nudos. En esta formación cubrió un frente de unas 120 millas.

Durante la noche, después de la puesta de la luna, se ordenó a la línea que virara y avanzara a 9 nudos en un rumbo recíproco, en el mismo rumbo, es decir, como el convoy anticipado, con el fin de asegurarse de que este último no se escurriera. la línea sin ser observada al amparo de la oscuridad.

De esta forma habíamos hecho todo lo posible por encontrar el convoy. La suerte estuvo completamente con nosotros. Incluso el último refinamiento de girar por la noche y navegar en lo que supusimos era el rumbo del convoy dio sus frutos. Con las primeras luces de la mañana del 8 de enero, los barcos se encontraron con el convoy de petroleros que navegaba justo en el medio de la línea de patrulla. Cuando llegaron los primeros informes de que se había localizado el convoy, me sentí muy aliviado. Después de todo, no nos habíamos comprometido en una búsqueda inútil.

Los submarinos continuaron atacando este convoy hasta el II de enero. Constaba de nueve camiones cisterna. Siete de ellos fueron hundidos. No se perdió ningún submarino. Este fue un éxito particularmente bueno. El convoy, como dice Roskill, fue "hecho pedazos".

El general von Arnim, que había sucedido al general Rommel como comandante en jefe de las fuerzas alemanas en el norte de África, me envió un telegrama de agradecimiento. Sabía lo que significaba la pérdida de este combustible para su oponente.

En esta operación se prestó un servicio particularmente distinguido por *U-436* (Comandante Seibicke), *U-575* (El teniente comandante Guenther Heydemann) y *U-571* (Teniente-Comandante Moehlmann).

Antes de continuar describiendo los hechos de febrero de 1943, debo mencionar que cuando fui nombrado Comandante en Jefe de la Armada el 30 de enero de 1943, seguía siendo, como antes, Oficial de Abanderamiento, Submarinos. Esto, pensé, era correcto, en primer lugar porque los oficiales y hombres del brazo de submarinos habían llegado a confiar en mí, y en segundo lugar porque no había ningún oficial superior en la Armada que poseyera el mismo conocimiento y tuviera la misma experiencia en submarinos. guerra como yo.

Traducido por Otrebla 2001

Para estar cerca de mí, mi personal de submarinos se incorporó al Alto Mando Naval como Sección II del Estado Mayor Naval. Este cambio de organización no supuso ninguna diferencia en la conducción de las operaciones de los submarinos en el mar y valió la pena.

La conducción real del día a día de las operaciones de los submarinos que podía dejar sin peligro al contraalmirante Godt, mi jefe de personal como oficial de bandera, submarinos, a quien estaba vinculado por muchos años de estrecha colaboración y que había hecho tan valioso una contribución al desarrollo de las tácticas de los submarinos en la paz y a su aplicación en la guerra. A su lado estaba el Comandante Hessler, un oficial de estado mayor y experimentado que, junto con los demás oficiales de estado mayor del Comando de U-Boat, era el principal responsable del trabajo de estado mayor involucrado en la conducción de las operaciones.

Por lo tanto, después de mi nombramiento como comandante en jefe, los asuntos de los submarinos permanecieron en las mismas manos que antes.

A finales de enero, en un fuerte vendaval del oeste *U-456* (El teniente comandante Teichert) avistó un convoy en dirección este en el Atlántico norte. En las cercanías sólo había cinco barcos, aún no coordinados en un grupo táctico y la mayoría de ellos bien hacia el oeste, por lo que tuvieron que partir en persecución del convoy; pasarían algunos días antes de que pudieran alcanzarlo.

Durante tres días el teniente-comandante Teichert con ejemplar determinación mantuvo el contacto con el convoy sin ayuda, lo atacó y hundió tres barcos (24.823 toneladas). El barco restante no logró ningún éxito. De los informes enviados por *U-456* parecía que el convoy en cuestión era rápido. Según nuestros cálculos, debe haber sido el Convoy HX224 que, si nuestra información fuera correcta, sería seguido en dos días por el Convoy SC118 con destino al Reino Unido.

De un mensaje enemigo interceptado y decodificado supimos que este convoy había zarpado de Nueva York el 24 de enero con un cargamento muy valioso de material de guerra para Murmansk y estaba *en camino* para el Canal Norte. La pregunta ahora era: ¿este convoy evitaría el área en la que el HX224, navegando delante de él, había sido atacado, o los británicos supondrían que esa área ahora, dos días después, estaría libre de submarinos, desde su persecución de ¿El Convoy HX224 en dirección este debe haberlos atraído más hacia el este? El comando de submarinos, argumentando en la línea del 'pensamiento de primer grado', decidió concentrar todos los barcos disponibles en la misma área de mar en un grupo, al que se le dio el nombre de 'Pfeil', y le ordenó que avanzara hacia el oeste en un línea de patrulla hacia el convoy que se aproxima. La esperanza de que este movimiento hubiera sido correcto surgió cuando, el 4 de febrero,

Traducido por Otrebla 2001

recibió una señal de radio de *U-632* (La teniente comandante Karf) informó que había recogido a un oficial sobreviviente de un petrolero perteneciente al Convoy HX224 que había sido hundido dos días antes, y que el hombre había declarado que otro convoy estaba siguiendo el mismo rumbo que el HX224. Al mediodía del mismo día, el convoy corrió hacia el centro de nuestra línea de patrulla y comenzó la batalla. En vista del gran valor de su cargamento, el convoy había recibido una escolta marítima y aérea excepcionalmente fuerte. Nuestras pérdidas reflejan la gravedad del compromiso posterior. Tres barcos *U-187* (Teniente-Comandante Muennich), *U-609* (Teniente-Comandante Rudloff) y *U-624* (El teniente comandante Graf von Soden-Frauenhofen) se perdieron y cuatro más resultaron dañados por cargas de profundidad y bombas. Sin embargo, la batalla con las escoltas marítimas y aéreas fue furiosa; tres cuartas partes de los enemigos sufrieron ataques de carga de profundidad ... '[Roskill, vol. II, pág. 356.] Así corre el relato británico de la lucha, en la que hundimos trece barcos con un tonelaje total de 59.765 toneladas.

Quizás fue la batalla de convoyes más dura de toda la guerra. Todo el honor se debe a los capitanes y tripulaciones de los submarinos. Es difícil imaginar el grado de determinación y autocontrol que se requiere inmediatamente después de un ataque de carga de profundidad para dar la orden de salir a la superficie, cerrar una vez más con el enemigo y una vez más penetrar el círculo erizado de la pantalla defensiva interna de un convoy, con el pleno conocimiento de que las alternativas son el éxito o la destrucción. Las hazañas de los capitanes de los submarinos en estas batallas de convoyes deben figurar entre los mayores logros en la historia de la guerra submarina.

Los británicos también sacaron conclusiones de las pérdidas que habían sufrido y actuaron rápidamente en consecuencia:

Por nuestra parte, aprendimos que incluso la escolta continua de aviones de largo alcance durante el día no podía evitar que algunos enemigos alcanzaran y atacaran los convoyes durante las largas noches de invierno. Era evidente que las Fortalezas y los Libertadores debían equiparse con Leigh Lights lo antes posible. Una característica inquietante del paso de este convoy fue que se sufrieron grandes pérdidas a pesar de las escoltas de superficie inusualmente numerosas; gracias a los refuerzos estadounidenses de Islandia había doce buques de guerra con el convoy en el punto álgido del ataque, el doble de la fuerza de un grupo de escolta normal. Pero los refuerzos no pudieron sacar todo su peso, porque carecían de entrenamiento como parte de un grupo integrado; hacía mucho tiempo que habíamos aprendido que la formación era más importante que los simples números. Otra lección fue que en una batalla tan prolongada y severa, el gasto de cargas de profundidad fue enorme; por lo tanto, las reposiciones para las escoltas deben ser

Traducido por Otrebla 2001

llevado en los mercantes. Y se añadió aún más peso a los argumentos a favor de la utilización de grupos de apoyo para reforzar los convoyes amenazados. Eran, en palabras del almirante Horton, "vitales para garantizar una seguridad razonable". [Roskill, vol. II, págs. 356–357.]

El 17 de febrero con tiempo muy tormentoso, *U-69* (El teniente comandante Ulrich Graef) avistó un convoy con rumbo al oeste, ON165, al este de Terranova. Durante dos días, dos submarinos mantuvieron tenazmente contacto con el convoy y hundieron dos barcos. La niebla, la tormenta y la interferencia de la atmósfera con nuestras señales nos impidieron traer más barcos al lugar. Ambos barcos atacantes, *U-69* y *U-201* (Teniente Rosenberg), fueron hundidos por los destructores *Fama* y *Vizconde,* que había hundido previamente dos de nuestros submarinos en octubre de 1942. Fue este nuevo éxito de estos dos destructores lo que reforzó la opinión del almirante Horton de que el entrenamiento y la experiencia eran más importantes que los números. Para nosotros, este enfrentamiento, que resultó en el hundimiento de dos barcos enemigos y la pérdida de dos de nuestros barcos, fue deprimente.

El 18 de febrero, el comando de submarinos recibió un informe de que un avión que escoltaba a un convoy con destino al exterior se había localizado en un punto a 300 millas al oeste del Canal del Norte. Desde esa posición, el Regimiento de Monitoreo de la Fuerza Aérea en París había captado una de sus señales. Esta información por sí sola me pareció lo suficientemente importante como para justificar el envío inmediato de dos grupos de submarinos para entablar combate con el convoy en cuestión. Otra orientación tomada por el Regimiento de Monitoreo al día siguiente mostró que el convoy aparentemente navegaba hacia el sudoeste. El convoy estaba debidamente ubicado en el área anticipada, y uno de los grupos de submarinos estaba tan favorablemente ubicado que pudo atacar de inmediato.

Siguió una pelea de más de 1,100 millas en dirección oeste que duró del 21 de febrero al 25 de febrero y fue conducida por ambos lados con gran determinación. Dos barcos, *U-606* (Teniente Doehler) y *U-225* (Teniente Leimkuehler) se perdieron. El enemigo perdió catorce barcos (88.000 toneladas) y otro buque de 9.382 toneladas resultó dañado. Esta vez, sin duda, el éxito había estado de nuestro lado.

El 21 de febrero *U-664* (El teniente comandante Adolf Graef) cerró aún un tercer convoy con destino al oeste y hundió dos barcos (13.466 toneladas). Sin embargo, no pudo mantener el contacto y, por lo tanto, no fue posible dirigir submarinos más distantes hacia este objetivo.

En enero y febrero en las zonas de operaciones distantes se produjo un 'submarino

Traducido por Otrebla 2001

Traducido del inglés al español - www.onlinedoctranslator.com

vacío 'como resultado de la falta de barcos disponibles. Aparte de eso, las condiciones en estas áreas lejanas se habían deteriorado desde que los convoyes escoltados habían reemplazado a los barcos en ruta independiente. Sin embargo, al este de Trinidad *U-124* (El teniente comandante Mohr) hizo contacto con uno de esos convoy y hundió cuatro barcos de un tonelaje total de 23.566 toneladas.

También en la zona de Ciudad del Cabo habían cesado las travesías independientes y el tráfico se había organizado en convoyes que navegaban cerca de la costa con una fuerte escolta marítima y aérea. Por lo tanto, los submarinos fueron trasladados a la zona frente a Durban y Lourenço Marques. Más adelante se dará cuenta de sus actividades.

Nos vimos obligados a admitir que durante enero no habíamos logrado encontrar con nuestras bardas de reconocimiento los convoyes que habíamos estado buscando. Como resultado de estos fracasos, naturalmente, nos adentramos una vez más en la cuestión de qué conocimiento podría tener el enemigo de nuestras disposiciones de Uboat, ya que incluso los mejores movimientos tácticos serían inútiles si el enemigo fuera capaz, sin nuestro conocimiento, de echar un vistazo rápido. en nuestras cartas, averigüe qué pasos estábamos tomando y él mismo tomará medidas para contrarrestarlos.

Revisamos repetidamente nuestras instrucciones de seguridad para asegurarnos, en la medida de lo posible, de que nuestras intenciones no fueran traicionadas. Obviamente, teníamos que asumir que una amplia red de espías estaba funcionando en nuestras bases en la Francia ocupada. En cualquier caso, un servicio de inteligencia enemigo eficaz debe haber podido determinar la distribución de los submarinos entre las distintas bases, las fechas de su salida y regreso a puerto, y posiblemente también las áreas marítimas asignadas a los barcos en operación. Nuestros cifrados se revisaron y se volvieron a verificar, para asegurarnos de que fueran irrompibles; y en cada ocasión el jefe del Servicio de Inteligencia Naval del Alto Mando Naval se adhirió a su opinión de que al enemigo le sería imposible descifrarlos. Y hasta el día de hoy, que yo sepa,

En este libro he tenido repetidas ocasiones de mencionar el notable trabajo realizado por el "Servicio B" alemán, nuestra Sección Criptográfica, que una y otra vez logró descifrar los cifrados enemigos. Como resultado, el comando de submarinos recibió no solo las señales británicas y las instrucciones de ruta enviadas a los convoyes, sino también, en enero y febrero de 1943, el 'Informe de situación de los submarinos' británico, que se transmitió a los comandantes de los convoyes en el mar y que dio las distribuciones conocidas y presuntas de los submarinos en las diferentes áreas. Estos 'informes de situación' fueron de gran valor para nosotros en nuestros esfuerzos por determinar cómo el enemigo pudo averiguar sobre nuestras disposiciones de submarinos y con qué grado

Traducido por Otrebla 2001

de precisión lo hizo. La conclusión a la que llegamos fue que:

excepto en dos o tres casos dudosos, las conclusiones británicas se basan en datos sobre las posiciones de los submarinos que están fácilmente disponibles para ellos, en las posiciones de los submarinos y en su propio trazado de los movimientos de los barcos, combinado con un proceso bastante factible de deducción lógica. . El resultado más importante que ha surgido de esta investigación es la prueba casi segura de que con la ayuda de su radar aerotransportado el enemigo es capaz de descubrir las disposiciones de los submarinos con suficiente precisión para permitir que sus convoyes tomen una acción evasiva.

De esta manera llegamos a la conclusión de que fue por medio de su radar aerotransportado de muy largo alcance que el enemigo obtuvo la mayor parte de su información sobre las disposiciones de los submarinos; ya eso no tuvimos respuesta. El 3 de marzo de 1943, con miras a dificultar al menos la localización, di órdenes de que tan pronto como un submarino tuviera conocimiento de las transmisiones de radar, se sumergiera durante treinta minutos. Esta orden, sin embargo, no podía ser más que una medida de emergencia cuya eficacia era muy dudosa.

Como nosotros mismos no teníamos ningún reconocimiento aéreo organizado a nuestra disposición, mi homólogo, el almirante Horton, pudo echar un vistazo a mis cartas sin que yo pudiera mirar las suyas. En esta Segunda Guerra Mundial, Alemania estaba librando una guerra en el mar sin un brazo aéreo; ésa era una de las características más destacadas de nuestras operaciones navales, una característica que estaba tan fuera de línea con las condiciones contemporáneas como decisiva en su efecto.

A finales de febrero, dos grupos, 'Wildfang' y 'Burggraf', se desplegaron en una línea de patrulla con patas de perro al este de Terranova para interceptar convoyes de regreso a casa con destino a Gran Bretaña. El 27 de febrero, el ala norte de la línea avistó el rápido convoy en dirección este, HX227. Se hundieron dos barcos (14.352 toneladas), pero en el mal tiempo reinante con ráfagas de nieve y granizo fracasó el intento de poner en acción los otros barcos del ala norte, que estaban a popa del convoy.

El siguiente convoy con rumbo al este, el SC121, también se deslizó sin ser visto a través de la línea de submarinos, a pesar de que los barcos habían adoptado la maniobra probada de navegar en el mismo rumbo que el convoy durante las horas de oscuridad.

Fue solo cuando el convoy alcanzó un punto a 90 millas al noreste de la línea de submarinos que un barco lo vio. Una vez más, entonces, los barcos encontraron

Traducido por Otrebla 2001

ellos mismos a popa del convoy que iban a atacar. No había nada que hacer al respecto. A pesar de nuestra desafortunada experiencia cuando intentamos alcanzar al Convoy HX227 desde la popa, ordené a los barcos que partieran en persecución del SC121.

Esta vez la suerte estuvo de nuestro lado. El mar embravecido, la niebla, las ráfagas de granizo y nieve habían aflojado la apretada formación en la que navegaba el convoy, y los barcos consiguieron alcanzar y hundir, sin pérdidas, trece barcos (62.198 toneladas) y averiar uno más.

El 9 de marzo, el comando de submarinos recibió un informe de 'B-Service', que dio la posición precisa del convoy en dirección este, HX228. Esto fue a 300 millas al oeste del área donde se desplegó el grupo 'Neuland'. Por experiencias pasadas teníamos que asumir que el enemigo había localizado al grupo 'Neuland', que navegaba hacia el oeste durante algunos días, y que el convoy tomaría una acción evasiva para mantenerse fuera de su alcance. Por lo tanto, inmediatamente trasladé al grupo 120 millas más al norte. Ahí cometí un error. Al día siguiente, el convoy pasó por el extremo sur de la línea de patrulla. Si no hubiera movido los botes, el convoy habría corrido directamente hacia ellos. Esto muestra cómo los movimientos de ajedrez de este tipo a menudo pueden fallar y cómo pensar en el futuro a veces puede ser peligroso. Es, por supuesto, Es posible que mi oponente británico adivinara cuál sería mi próximo movimiento y, por lo tanto, permitiera que el convoy siguiera su antiguo rumbo. Él también estaba pensando en el futuro. Por otro lado, es igualmente posible que, en las condiciones meteorológicas adversas reinantes, el enemigo esta vez no hubiera podido descubrir las disposiciones de los submarinos.

Sea como fuere, todos los barcos del grupo se encontraban ahora al norte del convoy, una posición desde la que les resultaría difícil acercarse rápidamente. Solo se hundieron cuatro barcos (24, 175 toneladas). En este compromiso, el teniente comandante Trojer (*U-121*), que anteriormente se había distinguido tantas veces, hizo un muy buen trabajo. Sin embargo, su bote casi fue destruido mientras realizaba un ataque sumergido. En su diario de guerra, Trojer ingresó el siguiente informe sobre la acción:

10 de marzo de 1943 ... 30 ° Oeste, 51 ° Norte. En una tormenta de nieve surgió en ángulo recto con el rumbo del enemigo, emergió tan pronto como este emergió de la tormenta de nieve. Alcancé una excelente posición dentro del convoy. Disparó un torpedo, que no detonó. Un segundo, disparado a una distancia de 3,100 yardas, anotó un hit.

2131. Disparó dos torpedos contra dos grandes barcos mercantes superpuestos. Primero

Traducido por Otrebla 2001

golpe de torpedo. La nave se desintegró por completo en llamas y una gran nube de humo. Cientos de placas de acero volaron como hojas de papel por el aire. Explotó una gran cantidad de municiones.

Poco después anotó otro impacto en un carguero, que también explotó. Desde la proa hasta el puente, el barco estaba bajo el agua. Los escombros pesados chocaron contra mi periscopio, que ahora se volvió difícil de girar. Todo el barco resonaba con golpes y choques. Al desengancharse, fue profundo ... regresó a la profundidad del periscopio a tiempo para ver el torpedo golpeado.

Mi objetivo para el tubo n. ° 3, un moderno de cinco mil toneladas con varios mástiles gemelos, se dirigió a popa para evitar chocar contra la nave que explotaba. El disparo fue demasiado arriesgado. Mi periscopio de repente se volvió completamente negro. Apenas podía ver nada, mientras todo el tiempo seguían cayendo sobre nosotros pesados fragmentos de escombros. El ruido dentro del barco era tremendo. Sentí como si estuviéramos siendo golpeados por una corriente de proyectiles. Escuchó claramente el ruido de un barco que se hundía, y luego todo quedó en silencio. Traté de bajar mi periscopio para limpiar la lente. Bajó alrededor de cinco pies y luego se dobló. Obviamente estaba doblado. En ese momento la sala de escucha informó el sonido de hélices de un destructor a gran velocidad. Periscopio levantado. Gracias al oleaje y la lente manchada pude ver muy poco. Entonces yo mismo escuché el ruido de las hélices del destructor, donde me encontraba en la torre de mando e inmediatamente di la orden: '¡Zambúllete! ¡Adelante! ¡Ambos!' Las cargas de profundidad, dos patrones de cuatro, ya estaban cayendo y bastante cerca de nosotros. La escotilla de la torre de mando comenzó a gotear y una masa de agua entró en el bote. El bote se zambulló y saltó, pero ella ganó profundidad de manera constante.

En el transcurso de esta batalla, el Oficial Superior de la escolta, en el HMS *Segador,*apisonada y hundida *U-444* (Teniente Langfeld). los*Segador* ella misma recibió tal daño que no pudo evitar *U-432* (Teniente-Comandante Eckhardt) y fue hundido con el Oficial Superior a bordo. *U-432* luego fue hundido a su vez por la corbeta francesa libre *Aconit*—'Un buen ejemplo ', dice Roskill,' del implacable dar y recibir golpes letales que fue una característica tan marcada de la lucha '. [Roskill, vol. II, pág. 365.]

Los días 14 y 15 de marzo, los submarinos que habían participado en este enfrentamiento se desplegaron en una línea de patrulla aproximadamente a lo largo de la longitud 20 ° W para realizar un barrido hacia el oeste. Esperábamos el próximo convoy de Halifax, HX229, que, según una señal de radio que había sido descifrada, estaba al sureste de Cape Race y navegando en un rumbo de 89 °.

Traducido por Otrebla 2001

El 14 de marzo recibimos otra señal descifrada de la Sección Criptográfica. El próximo Sydney Convoy, SC122, había recibido órdenes en 2000 el 13 de marzo de que al llegar a un punto dado debía tomar un rumbo de 67 °. Estas señales fueron de gran utilidad para el comando de submarinos. Mostraron la gran ventaja que habría sido para nuestra conducción de la guerra en el mar si la Armada hubiera tenido su propio reconocimiento aéreo, cuya tarea habría sido localizar convoyes e informar de sus posiciones.

Ahora era de primordial importancia cerrar los convoyes lo antes posible. Un grupo se concentró a la vez en el más oriental de los convoyes, SC122. En la tarde del día siguiente, en una fuerte tormenta uno de los barcos de este grupo avistó un destructor navegando hacia el este. Esto, se pensó, bien podría pertenecer a la escolta de SC122. Sin embargo, la búsqueda ulterior del convoy resultó infructuosa. Pero a la mañana siguiente, 16 de marzo, se avistó un convoy al sureste de la línea de patrulla del grupo. Al principio pensamos que era SC122, casi al mismo tiempo habíamos recibido otra señal descifrada, que decía que el convoy de Halifax no navegaba en un rumbo de 89 °, sino que avanzaba hacia el norte, cerca de la costa este de Terranova, con el objeto de evitar toda la zona en la que se desplegaron los submarinos.

Muy pronto se hizo evidente que esta señal no podía ser correcta. Es posible que haya sido enviado deliberadamente para engañarnos. De hecho, era el HX229 con el que habíamos contactado la mañana del 16 de marzo, porque a la noche siguiente apareció otro convoy en dirección este a unas 120 millas más al este, y resultó ser el convoy lento, SC122. Mientras tanto, el convoy HX más rápido había estado revisando SC122 hasta que finalmente se unieron y "formaron una gran masa de transporte en un espacio relativamente reducido del océano". [Roskill, vol. II, pág. 365.]

Los treinta y ocho submarinos que componían los tres grupos se lanzaron ahora como lobos primero sobre el convoy de Halifax, luego sobre el convoy de Sydney tan pronto como fue avistado, y finalmente sobre la gran masa combinada de barcos. Durante la primera noche del 16 al 17 de marzo, los convoyes no tenían cobertura aérea y los submarinos aprovecharon al máximo el hecho. Aunque la luna estaba casi llena, y por lo tanto había mucha luz para la entrega de ataques de superficie, los submarinos informaron del hundimiento durante esta primera noche de catorce barcos con un tonelaje total de 90.000 toneladas.

Desde la mañana del 17 de marzo en adelante, la cobertura aérea fue continua y la escolta de superficie fue reforzada por otras embarcaciones a las que se ordenó acudir en ayuda del convoy.

Traducido por Otrebla 2001

Las condiciones meteorológicas alternaron entre mares relativamente tranquilos con visibilidad fluctuante y vientos violentos del noreste que obstaculizaron considerablemente el rumbo de los submarinos hacia el mar.

La batalla se prolongó, con ataques diurnos y nocturnos de los barcos y contraataques de las escoltas marítimas y aéreas, desde el 16 de marzo hasta el 19 de marzo. Un barco, *U-384* (Teniente von Rosenberg-Gruszynski), fue hundido por un avión el 19 de marzo. Casi todos los otros barcos sufrieron cargas de profundidad o bombas, y dos resultaron gravemente dañados. Pero el éxito alcanzado fue impresionante. Los submarinos hundieron veintiún barcos con un tonelaje total de 141.000 toneladas y uno de los barcos de escolta, mientras que varios otros barcos fueron alcanzados y dañados. Fue el mayor éxito que habíamos logrado hasta ahora contra un convoy o, como dice Roskill, "un grave desastre para la causa aliada". [Roskill, vol. II, p. 366.]

Esta derrota causó una profunda impresión en el Almirantazgo británico, que más tarde registró que "los alemanes nunca estuvieron tan cerca de interrumpir la comunicación entre el Nuevo Mundo y el Viejo como en los primeros veinte días de marzo de 1943".

El Capitán Roskill continúa:

Tampoco se puede mirar atrás a ese mes sin sentir algo parecido al horror por las pérdidas que sufrimos. En los primeros diez días, en todas las aguas, perdimos cuarenta y un barcos; en los segundos diez días cincuenta y seis. En esos veinte días se hundieron más de medio millón de toneladas de barcos; y lo que hizo que las pérdidas fueran mucho más graves de lo que pueden indicar las cifras desnudas, fue que casi dos tercios de los barcos hundidos durante el mes se hundieron en convoy. "Parecía posible", escribió el personal naval después de que pasó la crisis, "que no pudiéramos seguir [considerando] el convoy como un sistema de defensa eficaz". Durante tres años y medio de guerra, se había convertido lentamente en el eje de nuestra estrategia marítima. ¿Adónde iría el Almirantazgo si el sistema de convoyes hubiera perdido su eficacia? No sabían; pero deben haber sentido, aunque nadie lo admitió, esa derrota los miró a la cara. [Roskill, vol. II, págs. 368-9.]

El éxito logrado en este mes, sin embargo, estaba destinado a ser la última victoria decisiva ganada por los alemanes en la batalla de los convoyes.

El 26 de marzo se observó un portaaviones dentro de la pantalla de un convoy en dirección oeste. Su avión frustró los intentos de los submarinos de cerrar el convoy.

El mismo día, según nuestros cálculos, el próximo convoy HX rápido en dirección este debería haber pasado a cierta distancia hacia el sureste. Esta vez U-

Traducido por Otrebla 2001

Las deducciones del comando de botes resultaron ser correctas, los grupos de submarinos se trasladaron al área correcta y el convoy se ubicó el 28 de marzo. En el mismo momento estalló una tormenta de tal violencia 'que justifica la clasificación como huracán' . [Roskill.] No obstante, me negué a romper el compromiso porque creía que el convoy sufriría tanto por las condiciones climáticas y que sus barcos se verían obligados a dispersarse y rezagarse y que los Uboats perseguidores ciertamente podrían lograrlo. cierto éxito. Como resultaron las cosas, sólo se nos presentó una oportunidad solitaria de este tipo, y se hundió un barco de 7.176 toneladas; por lo demás, la violencia de los elementos fue tal que los Uboats no pudieron hacer uso de sus armas.

El capitán de *U-260* (El teniente comandante Purkhold) en su Diario de guerra describió las condiciones de esa noche en los siguientes términos:

U-260. 28 de marzo de 1943. Fuerza del viento 11. Fuerza del mar 9, huracán SW. El barco de vapor avistado en 2030 estimó 8.000 toneladas en funcionamiento antes de la tormenta. Alcance 4000 yardas. Se quedó a estribor de ella y decidió atacar en la superficie antes de que cayera la noche. Con el mar muy fuerte, hay muy pocas posibilidades de que me vea. El aerosol tiene visibilidad reducida a algo entre 1 y 2 millas. A las 2105 lancé mi ataque de forma oblicua al clima. El ataque falló porque había subestimado la velocidad y el alcance del objetivo. No me di cuenta de que la oportunidad había desaparecido, ya que el fuerte mar que me azotaba me había impedido durante mucho tiempo ver el barco. Partí en persecución con la intención, si era posible, de atacar antes de que oscureciera, porque en un mar embravecido y con poca visibilidad el peligro de perderla por completo en la oscuridad de la noche era demasiado grande.

2200 persecución interrumpida. Mientras intentaba correr antes de la tormenta a toda velocidad, el barco se zambulló dos veces. Soplando tanques, poniendo mi casco con fuerza y reduciendo la velocidad, logré sostenerla razonablemente bien en la superficie. Permanecer en el puente era imposible. Al cabo de media hora, el capitán y la guardia estaban medio ahogados. Cinco toneladas de agua se vertieron en el barco en poco tiempo a través de la escotilla de la torre de mando, la tubería de voz y el eje de ventilación Diesel.

El barco estaba en marcha exactamente antes de la tormenta. Yo mismo tuve que alejarme. El alcance aumentó gradualmente, y con el corazón apesadumbrado abandoné la persecución ...

La violencia del huracán puede medirse por la desgracia que se apoderó del enemigo; el barco de su comodoro volcó y se perdió con todos los hombres.

Traducido por Otrebla 2001

Nos sorprendió descubrir que a pesar del huracán la escolta aérea permanecía con el convoy. Es cierto que aparentemente no pudieron lanzar ningún ataque armado contra los submarinos, pero ciertamente impidieron que estos últimos, en la marejada, siguieran el ritmo del convoy. Cuando la tormenta amainó unos días más tarde, los barcos ya estaban demasiado lejos a popa para tener alguna posibilidad de poder atacar. De esta manera, una oportunidad que parecía estar llena de promesas fue derrotada por el clima.

Aproximadamente al mismo tiempo, el comando de submarinos recibió un informe de uno de nuestros propios aviones de que había un convoy con destino al norte al oeste de la costa española frente al cabo Finisterre. Dos embarcaciones en tránsito hacia su área operativa *U-404* (Teniente Comandante von Buelow) y *U-662* (El teniente comandante Heinz Eberhard Mueller) se dirigieron hacia él y hundieron cuatro barcos con un tonelaje total de 23.830 toneladas y dañaron una quinta parte de 7.174 toneladas.

En el Atlántico Norte, después de la batalla de convoyes que se libró en un huracán, la mayoría de los submarinos se vieron obligados a repostar en el mar y regresar a casa. En la zona de operaciones solo quedaba un grupo capaz de enfrentarse al enemigo. Se dirigió contra el próximo convoy de Halifax en dirección este, que localizó debidamente. Sin embargo, solo se hundieron seis barcos, porque el aumento de la fuerza de la cobertura aérea, proporcionada una vez más por los aviones de un portaaviones en compañía, impidió que muchos de los submarinos ganaran una posición por delante del convoy desde donde lanzar su ataques.

Ahora sabemos cuánto había aumentado el enemigo la fuerza de sus fuerzas de escolta en este momento. Los portaaviones de escolta, que el enemigo había estado preparando durante mucho tiempo, entraron en acción en marzo. Su advenimiento finalmente cerró la brecha de aire en el Atlántico Norte y, a partir de entonces, los convoyes disfrutaron de la protección de una cobertura aérea continua durante todo el viaje.

Al mismo tiempo, aparecieron más y más 'grupos de apoyo' en escena. Un grupo de apoyo constaba de cuatro a seis buques antisubmarinos y generalmente estaba comandado por un capitán de la Royal Navy. Estos grupos estaban altamente entrenados en cooperación táctica en la guerra antisubmarina, y su tarea era reforzar las escoltas de los convoyes tan pronto como los submarinos lanzaban un ataque. Una vez que habían localizado un submarino, estaban en libertad de perseguirlo sin importar la distancia que tal persecución los alejara del convoy. Hasta ese momento, los barcos de escolta de un convoy se habían visto obligados a menudo prematuramente a interrumpir una persecución, porque de otro modo se habrían alejado demasiado de sus cargas para realizar su función principal de protección inmediata.

Traducido por Otrebla 2001

El tercer factor decisivo que inclinó la balanza a favor del enemigo en la guerra de los submarinos fue el aumento del número de aviones de muy largo alcance que estuvieron disponibles para las operaciones en la Batalla del Atlántico.

El éxito excepcional obtenido por los submarinos durante las tres primeras semanas de marzo de 1943 había dado lugar a una nueva serie de controversias y discusiones entre el Ministerio del Aire y el Almirantazgo británico. El Comando de Bombarderos y el Estado Mayor del Aire opinaban que el "proceso de ablandamiento", que sólo podía aplicarse a Alemania mediante el uso persistente de bombarderos pesados contra objetivos terrestres, era el preliminar esencial para la victoria. En contra de eso, el Almirantazgo argumentó que `` el arte de la gran estrategia era emplear todas nuestras fuerzas en pos de un objetivo común, que el objetivo aceptado era la ofensiva estratégica de todas las armas en Europa, y que la destrucción de los submarinos era la preludio necesario para el montaje y mantenimiento exitosos de nuestros planes ofensivos ”. 'Tal fue el problema que el Gabinete, trabajando a través del Comité Anti-submarinos del Primer Ministro, tenía que resolver '. [Roskill, vol. II, pág. 370.] Churchill decidió a favor del Almirantazgo.

Resumiendo esta controversia con respecto al empleo de aviones de muy largo alcance y la decisión de Churchill sobre el tema, el Capitán Roskill escribe:

Pues lo que vale la opinión de este escritor es que a principios de la primavera de 1943 tuvimos un escape muy estrecho de la derrota en el Atlántico; y que, de haber sufrido tal derrota, la historia habría juzgado que la causa principal había sido la falta de dos escuadrones más de aviones de muy largo alcance para tareas de escolta de convoyes.

Así, a finales de marzo de 1943, el gobierno británico concentró todos sus esfuerzos en derrotar al submarino. Después de tres años y medio de guerra, habíamos llevado el poder marítimo británico al borde de la derrota en la Batalla del Atlántico.
- y eso con solo la mitad del número de submarinos que siempre habíamos exigido.

Cuán diferente hubiera sido el curso de la guerra submarina y, de hecho, de la guerra en su conjunto, si, después de la derogación del Acuerdo Naval en la primavera de 1939, o incluso después de la declaración de guerra, el Gobierno nos hubiera dado el material y la mano de obra que necesitábamos para concentrarnos en la rápida construcción de un gran número de submarinos y habíamos podido lanzarlos a la lucha antes de que fuera demasiado tarde.

En realidad, nuestros líderes no habían aprendido nada de la Primera Guerra Mundial. Una vez más nos habíamos sumergido en un conflicto mundial con un número inadecuado de submarinos.

Traducido por Otrebla 2001

y, a pesar de las lecciones de la primera guerra, había fracasado incluso en tiempo de guerra en hacer todo lo posible por expandir el brazo de los submarinos, porque nuestros líderes políticos y sus asesores del Ejército y la Fuerza Aérea creían, al menos hasta 1942, que ellos podría ganar *en tierra*una guerra en la que nuestros principales oponentes fueron los dos mayores *mar* poderes en el mundo.

Los nuevos medios que introdujo el enemigo en la lucha y los probados, que utilizó en cantidades considerablemente mayores —portaaviones, grupos de apoyo, aviones de muy largo alcance—, todos debieron su éxito principalmente a la ayuda que recibieron de muy poco tiempo. radar de ondas, que operaba en una longitud de onda de 10 cm. Con él, el enemigo podía, de día o de noche, en cualquier clima, en la oscuridad, la niebla y la mala visibilidad, localizar submarinos en la superficie, volar su avión directamente sobre su objetivo y atacarlos.

Cuán adversamente afectó la introducción de este radar a las operaciones de submarinos contra convoyes queda bien ilustrado por una operación realizada frente a las Azores a mediados de marzo contra un convoy estadounidense con destino al Mediterráneo. Teníamos que hacer todo lo posible para ayudar a nuestras tropas, cuya posición en la cabeza de puente tunecina se volvía cada vez más precaria; y estábamos haciendo repetidos intentos de interceptar los convoyes de refuerzo estadounidenses hacia el oeste y luego atacarlos en el Atlántico abierto.

Con este propósito, el 12 de marzo, un grupo de submarinos, el grupo 'Unverzagt', se desplegó en una línea de patrulla a 500 millas al suroeste de las Azores y se dirigía hacia el oeste para interceptar un convoy esperado. La misma noche uno de los barcos,*U-130* (Teniente Keller), informó al comando de submarinos que había avistado el convoy. La siguiente noche *U-130* fue destruido, por lo que el contacto se perdió y no se recuperó hasta que se pudo formar una nueva línea de patrulla el 14 de marzo.

Nueve submarinos se encontraban ahora en las proximidades del convoy, pero ninguno de ellos pudo acercarse a la distancia de ataque de los transportes. Aunque en esta coyuntura el convoy no tenía cobertura aérea, los submarinos fueron detectados por radar, atacados, ahuyentados y perseguidos con cargas de profundidad en el momento en que aparecieron en el horizonte, a una distancia, es decir, de 10 a 15 millas. por los destructores de la pantalla exterior del convoy.

Ante esta situación, el 16 de marzo el Comando de U-Boat ordenó a las embarcaciones que se contentaran con mantener el contacto al máximo alcance —observando el humo de las naves, es decir— o mantener el contacto con el radar enemigo por medio de los suyos. buscar receptores y permanecer fuera del alcance de la ubicación de los destructores. Cuando hubieran alcanzado una posición desde la que pudieran lanzar un ataque concertado, debían sumergirse ante los principales destructores de escolta.

Traducido por Otrebla 2001

vino a la vista y prepararse para entregar un *submarino* ataque.

Al emplear estas tácticas, tuvimos que aceptar el riesgo de que los barcos pudieran perder la posibilidad de lanzar un ataque si el convoy, que avanzaba en zig-zag, daba la vuelta en el momento crucial.

Aun así, se logró cierto grado de éxito. En ataques submarinos se hundieron cuatro barcos (28.018 toneladas) y varios más recibieron impactos de torpedos. Desde el 17 de marzo en adelante, el convoy tuvo cobertura aérea proporcionada por aviones que partieron de Gibraltar para recibirlo y, por lo tanto, rompimos el compromiso el 19 de marzo.

Estas acciones habían demostrado que, al menos en lo que respecta a las zonas en las que predominaba el buen tiempo y en las que, por tanto, las condiciones eran favorables para la ubicación del radar, la escolta marítima por sí sola era suficiente para hacer extremadamente difícil, si no imposible, que U- barcos en la superficie para cerrar un convoy.

A finales de marzo, una sección del grupo 'Unverzagt' logró enfrentarse a un convoy entre las Islas Canarias y la costa africana y hundir tres barcos en ataques submarinos. Sin embargo, después de ese éxito, el convoy recibió una cobertura aérea tan fuerte por parte de aviones terrestres que, aunque los submarinos persistieron durante cuatro días en su persecución, no pudieron acercarse nuevamente a la distancia de ataque. Casi todos los barcos resultaron dañados por cargas de profundidad o bombas, tres de ellos tan gravemente que tuvieron que ser retirados a una zona libre de tráfico.

En los teatros de operaciones más distantes, como el Mar Caribe al sureste de Trinidad, encontramos en marzo de 1943 que las defensas antisubmarinas se habían fortalecido considerablemente con la llegada del radar. Comandante Neitzel (*U-150*) aprovechó una oportunidad que se le presentó el 8 de marzo, cuando localizó un convoy con destino a Trinidad frente a Cayena, Guayana Francesa. En un enfrentamiento que duró dos días, hundió tres barcos (18.240 toneladas) y dañó cinco (35.890 toneladas) con torpedos. El hecho de que estos cinco barcos no se hundieran muestra muy claramente la gran desventaja de los submarinos debido a la falta de una pistola magnética realmente fiable, que por sí sola podría asegurar que un golpe de torpedo sería suficiente para hundir un barco rompiéndole la espalda.

Incluso frente a Ciudad del Cabo, los hundimientos de marzo ascendieron solo a un promedio de uno o dos barcos por submarino comprometido. *U-160* (Teniente-Comandante Lassen) sin embargo tuvo un éxito por encima del promedio. Interceptó un convoy al sur de Durban, hundió cuatro barcos (25.852 toneladas) y dañó dos más (15.224 toneladas).

En las grandes batallas de convoyes de marzo, la mayoría de los submarinos comprometidos habían agotado

Traducido por Otrebla 2001

sus suministros de combustible y torpedos y se vieron obligados a regresar a la base. Como resultado, a principios de abril hubo un 'vacío submarino' en el Atlántico Norte, y no fue hasta mediados de mes que hubo una vez más un grupo, 'Meise', desplegado al noreste de Cape Race, Terranova. Hacia finales de abril también hubo una serie de submarinos en tránsito desde los puertos de Bizkaia hacia el Atlántico Norte. Uno de ellos avistó un convoy en dirección este, que había sido encaminado en un rumbo sur algo inusual, a 400 millas al norte de las Azores. Este era el HX233, que había tomado esta ruta tortuosa hacia el sur para asegurarse de evitar los grupos de submarinos que se pensaba que estaban concentrados en la ruta del norte.

Cuatro barcos más que navegaban de forma independiente a sus áreas operativas se dirigieron al convoy y lo subieron, uno tras otro, en el espacio de un día. En el clima tranquilo y sin viento de estas latitudes meridionales, todos los barcos fueron detectados a la vez por el radar de una escolta excepcionalmente fuerte y fueron sometidos a ataques continuos con cargas de profundidad. La escolta normal del convoy había sido reforzada por el 'omnipresente*Offa* grupo de apoyo'. [Roskill.] Se hundió un barco de 7,487 toneladas y se perdió el U-176 (Comandante Bruns).

Uno de los próximos convoyes en dirección este también fue encaminado a lo largo de este curso más al sur y fue avistado por un submarino el 18 de abril. Aparentemente, los británicos sabían que el grupo Meise se había desplegado más al norte.

Me abstuve de permitir que los pocos barcos que trabajaban en esta zona atacaran el convoy; el mar en calma y la ausencia total de viento habrían sido una desventaja demasiado grande.

"El escaso éxito, logrado generalmente a costa de grandes pérdidas, hace que las operaciones en estas áreas no sean aconsejables". [Diario de guerra del comando de submarinos, 18 de abril de 1943.]

Como se trataba del segundo convoy que había evadido al grupo Meise siguiendo la ruta más al sur, nos encontramos con el problema de cuándo y a qué zona debía trasladarse el grupo. La pregunta era: ¿seguiría el próximo convoy, el HX234, la tortuosa ruta sur, o navegaría a través del Atlántico Norte porque sabía que el HX233 delante de él se había topado con submarinos más al sur? El problema fue resuelto por un informe de nuestro "B-Service" que el HX234 giraría hacia el norte después de pasar Cape Race; en ese caso evitaría los submarinos en el rumbo sur y pasaría al oeste del grupo Meise.

Se ordenó al grupo Meise que avanzara hacia el noroeste a gran velocidad. En abril

Traducido por Otrebla 2001

21 avistó el convoy HX234. Al mismo tiempo, uno de los barcos del grupo se encontró con otro convoy que navegaba hacia el suroeste y lo atacó.

Pero en medio de la niebla y la nieve, los barcos perdieron contacto con ambos convoyes la misma noche. Se hundieron tres barcos (13.428 toneladas).

U — 306, que bajo su capitán, el teniente comandante von Trotha, estaba en su primer viaje operativo, recuperó el contacto con el convoy HX, sin embargo, el 23 de abril y a pesar de la mala visibilidad y los esfuerzos de la escolta lograron mantener el contacto durante todo el día de manera ejemplar, con el resultado de que varios otros barcos pudieron cerrar el convoy ese mismo día. En condiciones de visibilidad extremadamente desfavorables (los barcos informaron lluvia, granizo, niebla, ráfagas de nieve), no se pudo obtener un gran éxito. Se hundieron dos barcos (17.394 toneladas) y se averió un tercio de 5.313 toneladas. Pero *U-189* (Teniente Comandante Kurrer) y *U-191* (Teniente-Comandante Fiehn) se perdieron en esta acción.

Durante abril de 1942 se lograron sólidos éxitos frente a Freetown. Cinco barcos, que navegaban de forma independiente, fueron hundidos en las inmediaciones del puerto. Además, *U-515* (El teniente comandante Henke) obtuvo lo que debe considerarse un éxito único contra un convoy con destino a Freetown. El informe del capitán sobre la acción se ejecuta de la siguiente manera:

30 de abril de 2100. Posición: 90 millas al sur de Freetown. Humo a quince millas de distancia rumbo 145 °. Se encontró un convoy formado por unos catorce grandes barcos completamente cargados de entre 5.000 y 7.000 toneladas con una escolta de tres destructores y otros cinco barcos de escolta. Se detuvo en la oscuridad y una ráfaga de lluvia. Metox registró un radar enemigo, fuerza 4, longitud de onda de 141 cm. Como la escolta por delante y en la viga era demasiado fuerte, penetró en el convoy por la popa. Noche oscura con relámpagos ocasionales en hojas. Disparó seis torpedos independientes, profundidad de 15 pies, objetivos, cinco cargueros y un petrolero. Los seis chocaron en medio del barco. Proyectiles de estrellas y luces Verey disparadas por barcos de escolta a estribor. Un destructor se inclina, un destructor y un barco de escolta a puerto. Se zambulló a 500 pies. Cargas de profundidad bastante lejos. Fuerte ruido de barcos hundiéndose.

01 de mayo 0130. Surgido. Regresó a la escena de la acción. Masa de escombros que se extiende de este a oeste. Gran número de embarcaciones y balsas portadoras de luces. Un gran barco de escolta estaba llevando a los supervivientes a bordo. Un intento de torpedearla fracasó. Se registró el área, pero no se encontró ningún barco averiado. Partió en persecución del convoy.

Traducido por Otrebla 2001

0513. Muy oscuro. Recuperó el contacto con el convoy. Hice mi camino desde la popa hasta el centro del convoy ...

0540. Disparó tres torpedos independientes, 22 pies de profundidad. Objetivos: tres cargueros, todos los cuales fueron alcanzados y comenzaron a hundirse ...

0549. Conchas de estrellas y luces Verey. Dos destructores peligrosamente cerca. Crash se zambulló. Agua solo 250 pies. Cargas de profundidad y Asdic. Se deslizó por el fondo hacia aguas más profundas. Hay capas de densidad útiles a lo largo de esta costa. No soy detectado. Sonido de barcos hundiéndose a estribor. Un gran número de cargas de profundidad están muy lejos.

Esta fue la descripción breve y desapasionada de Henke. Pero creo que incluso un lego apreciará la habilidad y la frialdad necesarias para lograr un éxito de esta naturaleza. Después de una meticulosa consideración, informó haber hundido ocho barcos con un tonelaje total de 50.000 toneladas. Ahora sabemos, a partir de cifras oficiales, que, de hecho, hundió ocho barcos con un tonelaje total de 49.196 toneladas.

Antes de la guerra, siempre había instado a los comandantes a "estimar con cautela y precisión: ¡somos una empresa honesta!" Nadie podría haber seguido este consejo mejor que Henke.

A fines de abril, se había llenado el vacío de los submarinos en las áreas de operación. El 1 de mayo, cuatro grupos estaban disponibles simultáneamente para operaciones contra convoyes. Después de un examen exhaustivo de todos los acontecimientos de las últimas semanas, se desplegaron en las rutas que esperábamos que siguieran los convoyes del Atlántico norte.

Del 1 al 3 de mayo, tres grupos habían estado buscando en vano un convoy al este de Terranova, que uno de los barcos había recogido en su hidrófono. El convoy había pasado al oeste de los grupos de submarinos que lo buscaban gracias, al parecer, a una finta hábilmente ejecutada por un grupo de buques de escolta, que se había dirigido hacia el este y disparando proyectiles de estrellas había incitado a los submarinos a seguirlos. .

Justo cuando el mando de submarinos estaba a punto de desplegar de nuevo los barcos con el capó, otro convoy, que venía del este, navegó hasta el centro de la línea de patrulla, y nuestros barcos se encontraron colocados en una posición táctica muy favorable. En la primera noche once de ellos cerraron el convoy y hundieron cinco barcos. Después de estos ataques, el convoy aparentemente se dispersó, al día siguiente sólo se avistaron algunos grupos aislados de barcos, con una fuerte escolta de destructores. Ahora sabemos que se enviaron cinco destructores desde St John's, Terranova, para reforzar el

Traducido por Otrebla 2001

La escolta del convoy y el Grupo de Escolta No. 1, que consistía en cinco barcos, también se apresuraron al lugar. También desde Islandia se enviaron aviones de muy largo alcance para ayudar al convoy. Las fuerzas de escolta, por lo tanto, eran excepcionalmente fuertes. Pero a pesar de esto, cuatro barcos fueron hundidos durante el día el 5 de mayo. En la tarde del 5 de mayo, quince submarinos todavía estaban en contacto con el convoy, y se anticipó que la noche traería algunos combates duros, pero también un éxito considerable. . El curso posterior de la batalla se describe en U-boat Command War Diary:

Aproximadamente dos horas antes de que cayera la noche, de repente descendió una niebla que rápidamente se hizo más espesa y que arruinó la gran oportunidad que la llegada de la noche había prometido. Casi todos los barcos perdieron contacto y el convoy fue avistado por última vez a las 0400. Si esta niebla hubiera descendido seis horas más tarde, seguramente muchos más barcos se habrían hundido. La niebla había arruinado así una oportunidad de oro; ningún submarino consiguió más éxito. Solo durante este período de niebla quince barcos fueron atacados con cargas de profundidad y seis de ellos fueron localizados por destructores, sorprendidos en la superficie y atacados con armas de fuego. La falta de cualquier medio para contrarrestar esta ubicación de radar indudablemente dejó a los barcos en una posición inferior y, de hecho, desesperada.

El compromiso se rompió. El enemigo perdió doce barcos con un tonelaje total de 55.761 toneladas, pero tuvimos que lamentar la pérdida de siete submarinos. No se pudieron soportar pérdidas tan elevadas. A pesar del hecho de que se habían hundido doce barcos, consideré esta batalla de convoyes como una derrota, y después de la operación, llegué a una conclusión adicional:

Esta ubicación [radar] por parte de escoltas aéreas y de superficie no solo tiene un efecto directo y extremadamente adverso en la lucha de los submarinos individuales, sino que también pone en manos del enemigo un medio excelente para detectar las disposiciones preliminares de los U -Barcos y tomar las medidas de evasión adecuadas.

Ahora sabemos que los barcos de escolta estaban equipados con el último radar, que operaba en un 10 cm. longitud de onda, mientras que nuestros receptores de búsqueda no pudieron captar estas ondas cortas. Los barcos, por lo tanto, estaban siendo localizados por el enemigo, pero ellos mismos no recibieron ninguna advertencia del hecho de sus propios receptores.

Mientras que los submarinos seguían sin un receptor capaz de captar señales

Traducido por Otrebla 2001

en estas nuevas bandas de ondas, cualquier nuevo ataque a convoyes con mala visibilidad seguiría siendo imposible. Así lo confirmaron nuestras experiencias entre el 9 y el 15 de mayo en operaciones contra Convoys HX237 y SC129.

En excelente visibilidad, por ejemplo, en las operaciones contra SC129,

no menos de once de los barcos en contacto con el convoy fueron detectados y conducidos cuando aún había luz. Este es un porcentaje muy alto. Es obvio que el enemigo debe haber detectado todos los barcos en contacto con asombrosa certeza ... Dado que hasta ahora se desconoce la detección a esta escala y con tanta rapidez, la posibilidad de que el enemigo esté utilizando un nuevo y eficiente tipo de dispositivo de localización no se puede descartar.

De estos dos convoyes sólo se hundieron cinco barcos (29.016 toneladas) y se perdieron tres submarinos. Aunque el avión del portaaviones Biter obstaculizó los ataques contra el HX237 y, en el segundo día, contra el SC129, una vez más fue perfectamente obvio que los escoltas de superficie por sí solos habrían sido más que capaces de localizar a los submarinos con tiempo suficiente para evitar ellos de lanzar su ataque.

La abrumadora superioridad alcanzada por la defensa enemiga finalmente quedó demostrada sin disputa en las operaciones contra los dos convoyes siguientes, SC130 y HX239. Los escoltas del convoy trabajaron en armonía ejemplar con los "grupos de apoyo" especialmente entrenados. A eso debe agregarse la cobertura aérea continua, que fue proporcionada por aviones portadores y de largo alcance, con base en tierra, la mayoría de ellos equipados con el nuevo radar. También hubo cargas de profundidad nuevas y más pesadas y medios mejorados para lanzarlas. Con todo esto en nuestra contra se hizo imposible continuar la lucha contra los convoyes. Poco a poco fui recibiendo detalles definitivos de las pérdidas que habíamos sufrido en la acción contra estos dos convoyes y entre los barcos en tránsito, particularmente en el Golfo de Vizcaya, frente a Islandia y las áreas focales en el Atlántico Norte. Las pérdidas se habían disparado de repente. Para el 22 de mayo ya habíamos perdido treinta y un submarinos desde el primero de mes, un total espantoso, que llegó como un duro e inesperado golpe; pues, a pesar de las fuerzas antisubmarinas enemigas mucho más poderosas en operación en este cuarto año de guerra, un aumento en las pérdidas de submarinos no había sido perceptible hasta este momento.

Del promedio mensual de embarcaciones en el mar, el porcentaje de pérdidas había sido:

Traducido por Otrebla 2001

1939	17·5%
1940	13·4%
1941	11·4%
1942 January–June ..	3·9%
1942 July–December ..	8·9%
1943 January–March ..	9·2%

Se verá que las pérdidas durante los primeros meses de guerra fueron relativamente las más altas que sufrimos. A ello habían contribuido las debilidades técnicas y la inexperiencia de las tripulaciones. Nuestras pérdidas más bajas se produjeron en la primera mitad de 1942, durante la operación en aguas estadounidenses, donde la defensa anti-submarinos era débil.

Si se omiten estos dos períodos, nuestras pérdidas mensuales medias se calculan en el 11,2% de los barcos en el mar. En la primera mitad de 1942, por tanto, nuestras pérdidas estaban proporcionalmente por debajo del promedio.

Desde principios de 1943, las operaciones de los submarinos se habían concentrado cada vez más contra los convoyes. Esto se refleja en la relación entre hundimientos totales y hundimientos de barcos en convoy. En la primera mitad de 1942, los barcos en convoy representaron el 39 por ciento del total de hundimientos; en los primeros tres meses de 1943, sin embargo, la cifra se elevó al 75 por ciento. No obstante, las operaciones contra convoyes son mucho más difíciles y peligrosas que los ataques a barcos solitarios en aguas lejanas. Sin embargo, a pesar del hecho de que el número de submarinos designados para trabajar contra los convoyes había aumentado enormemente, las pérdidas sufridas aumentaron sólo ligeramente del 8,9% al 9,2% y ciertamente no constituían una indicación de advertencia de el repentino aumento de la tasa de pérdidas que ahora experimentamos.

En la guerra de los submarinos hubo muchos reveses y crisis. Tales cosas son inevitables en cualquier forma de guerra. Pero siempre los habíamos superado porque la eficacia de combate del brazo del submarino se había mantenido estable. Ahora, sin embargo, la situación había cambiado. El radar, y en particular la localización del radar por avión, tuvo que privar a los submarinos de su poder para luchar en la superficie. Las operaciones de manada de lobos contra convoyes en el Atlántico norte, el principal teatro de operaciones y al mismo tiempo el teatro en el que la cobertura aérea era más fuerte, ya no eran posibles. Solo podrían reanudarse si logramos aumentar radicalmente el poder de combate de los submarinos.

Esta fue la conclusión lógica a la que llegué y, en consecuencia, retiré los barcos del Atlántico Norte. El 24 de mayo les ordené que avanzaran, con la máxima cautela, hacia la zona suroeste de las Azores.

Traducido por Otrebla 2001

Habíamos perdido la Batalla del Atlántico; 'La batalla', dice Roskill, 'nunca volvió a alcanzar el mismo tono de intensidad, ni colgó tan delicadamente en la balanza, como durante la primavera de 1943. Por lo tanto, es justo afirmar que la victoria aquí narrada marcó una de las etapas decisivas de la guerra ... Después de cuarenta y cinco meses de batalla incesante de una naturaleza más exigente y ardua de lo que la posteridad puede imaginar fácilmente, nuestras escoltas de convoyes y aviones habían ganado el triunfo que tan generosamente merecían ». [Roskill, vol. II, pág. 377.]

Traducido por Otrebla 2001

19. MIS TAREAS COMO COMANDANTE EN JEFE 1943-45

Problemas de rearme naval: nuestro papel defensivo: los requisitos de acero y mano de obra de la Armada: 'Programa de construcción de flotas de 1943', U-boat Walter y Tipo XXI, producción en masa, submarinos en el teatro del Mediterráneo, asistencia a la Armada italiana, signo de desintegración de las fuerzas armadas italianas; transporte de tropas alemanas desde Sicilia al continente; altos mandos de la Armada y las fuerzas ligeras
- problema de los buques capitales - hundimiento de Scharnhorst y Tirpitz - teatro de operaciones del Mar Negro - invasión de Normandía - capacidad de asesoramiento de la Armada - superioridad aérea del enemigo - teatro de guerra báltico.

I. PROBLEMAS DE CONSTRUCCIÓN NAVAL

DESPUÉS de que asumí el cargo de Comandante en Jefe, no se produjo ningún cambio fundamental en las funciones que le correspondían a la Marina.

La existencia del pueblo británico dependía de las comunicaciones marítimas. Su problema era llevar hombres y materiales por mar al lugar donde se necesitaban; esto constituía la piedra angular de toda su estrategia de guerra y evitar que lo hicieran por todos los medios del poder marítimo y aéreo a nuestra disposición seguía siendo, forzosamente, nuestro objetivo más importante en la guerra en el mar. En otras palabras, la guerra contra la navegación mercante siguió siendo la principal tarea a la que se enfrentaba el Alto Mando Naval alemán. El submarino seguía siendo el arma más potente que poseíamos, y una intensificación de la guerra de submarinos por todos los medios a mi disposición era mi preocupación más urgente.

Las opiniones de nuestros oponentes sobre las principales cuestiones en juego coincidían con las nuestras. En la conferencia de Casablanca de enero de 1943 se acordó que la derrota del

Traducido por Otrebla 2001

Los submarinos debían ser el objetivo principal de los aliados y los patios y bases de construcción de submarinos debían considerarse los objetivos más importantes de la ofensiva aérea angloamericana.

En febrero, la prensa británica reflejó la decisión de Casablanca. El submarino fue nombrado Enemigo No. 1, y hubo una demanda insistente de que todas las fuerzas disponibles se concentraran en ganar la Batalla del Atlántico. El esfuerzo no debería limitarse a la acción contra los propios submarinos, se mantuvo, sino que también debería dirigirse contra la marina mercante alemana de nueva construcción.

En febrero de 1943 nosotros mismos creíamos que desde diciembre de 1942 los británicos y los estadounidenses habían estado construyendo más de lo que habíamos podido hundir y que en los dos meses de diciembre de 1942 y enero de 1943 sus flotas mercantes se habían reabastecido con 500.000 toneladas de nuevos buques. .

Hoy sabemos que esto no fue así, que hasta julio de 1943 el total de la navegación aliada siguió disminuyendo como resultado de nuestras operaciones, y que fue solo después de esa fecha que el nuevo tonelaje construido comenzó a exceder el tonelaje hundido. Roskill escribe:

Si no se hubiera obtenido esta victoria de la producción, los sacrificios de los barcos y aviones que escoltaban, y de los marineros mercantes, habrían sido todos en vano. Mientras el enemigo hundiera más barcos de los que estábamos construyendo, la victoria final quedaría en juego, como muy bien se dieron cuenta los alemanes. [Roskill, vol. II, pág. 379.]

Asumiendo, como lo hicimos, que los británicos y los estadounidenses estaban construyendo más barcos de los que hundíamos, ya estábamos bastante seguros, en febrero de 1943, de que la victoria sobre las dos potencias marítimas en esta guerra de tonelaje no podría lograrse. Después de tres años y medio de guerra, probablemente era demasiado tarde para esperar tal victoria. Las autoridades alemanas no habían logrado lanzar a la Batalla del Atlántico todas las fuerzas a su mando inmediatamente después de que comenzara la guerra y no habían proporcionado a tiempo los medios que necesitábamos para librar la batalla, es decir, un número adecuado de U -Barcos. Pero, aunque ya no podíamos esperar cortar las comunicaciones marítimas del enemigo, la guerra contra su barco tenía que continuar. Porque esta era la única arma ofensiva con la que podíamos seguir infligiéndoles graves pérdidas.

En lo que respecta a la situación de la guerra en su conjunto, en febrero de 1943 ya estábamos a la defensiva, contra la abrumadora presión rusa sobre el

Traducido por Otrebla 2001

frente oriental y, en la cabeza de puente de Túnez, en el norte de África, contra la ofensiva angloamericana en todo el frente mediterráneo. Incumbía a la Armada apoyar estas campañas defensivas, ya que el refuerzo del norte de África y el transporte de grandes cantidades de material de guerra a Rusia dependían del transporte por mar.

Había otro factor más. Incluso si el enemigo reforzó sus fuerzas en la Batalla del Atlántico hasta tal punto que ya no podríamos esperar infligirle graves pérdidas, aún deberíamos continuar nuestros esfuerzos contra las líneas de comunicación marítimas aliadas, a fin de mantener nuestra amenaza contra ellos y así atar a las fuerzas enemigas. En una apreciación del efecto de la guerra sobre el tonelaje en la situación de guerra en su conjunto, el Estado Mayor Naval alemán registró:

> De una importancia aún mayor son los vastos recursos en hombres y material que el enemigo ha dedicado a las formaciones aéreas y marítimas comprometidas en la lucha contra los submarinos. Si se eliminara la amenaza constituida por nuestros ataques al tonelaje, se liberaría un potencial bélico de fuerza bastante impredecible para actuar en otros lugares.

Aparte del efecto que esto habría tenido sobre la situación en tierra y, en particular, en el aire, desde el punto de vista de la Armada habría resultado en la liberación de un gran número de formaciones de fuerzas navales ligeras para la acción contra nuestros propios. líneas de comunicación marítimas. La supremacía enemiga resultante en nuestras aguas costeras habría sido algo con lo que las ya demasiado exiguas fuerzas protectoras alemanas no habrían podido enfrentarse. Noruega, por ejemplo, donde el mantenimiento de nuestras fuerzas dependía enteramente del transporte marítimo, habría caído en manos del enemigo sin invasión, simplemente debido a nuestra incapacidad para mantener suministros y refuerzos por mar.

Por tanto, desde todos los puntos de vista, el Alto Mando alemán tenía que asegurarse de que continuara la guerra contra el tonelaje.

> Incluso si el brazo de submarinos [la apreciación continúa] se encuentra incapaz de superar por completo las dificultades actuales y de mantener los éxitos del pasado, debe continuar la lucha con todas las fuerzas disponibles, ya que con sus actividades los submarinos destruyen o destruyen atar fuerzas enemigas muchas veces su propia fuerza.

Traducido por Otrebla 2001

Además de estos deberes ofensivos, la Marina también tenía un papel defensivo que desempeñar. Fue responsable de las patrullas y la artillería de defensa contra los desembarcos enemigos de las zonas costeras bajo control alemán y de la protección de nuestras vías de salida y comunicaciones marítimas en la 'zona oceánica interior', la zona marítima, es decir, inmediatamente más allá de las aguas costeras.

En Noruega, desde la frontera finlandesa al este del Cabo Norte hasta las aguas territoriales suecas en Skagerrak, teníamos 1.400 millas de costa que defender. La costa de Dinamarca, Holanda, Bélgica, el norte y el oeste de Francia era un tramo aún más largo. También fuimos responsables de las defensas costeras en los Estados bálticos, en el sur de Francia, Dalmacia y Grecia en el Mediterráneo, así como de la defensa de las franjas costeras del Mar Negro que habían sido ocupadas por las fuerzas alemanas. A lo largo de todas estas costas la Armada se encargaba principalmente de la defensa de los puertos. Las franjas costeras entre puertos eran responsabilidad del Ejército, reforzadas en importantes puntos aislados por cañones navales de largo alcance. Pero la planificación y dirección de la defensa costera en su conjunto estaba en manos del Ejército.

El control de la "zona del océano interior" por parte de nuestras fuerzas de patrulla fue de especial importancia. Sin él, nuestros submarinos y barcos eléctricos no hubieran podido salir al mar ni regresar a puerto. Además, la conducción de nuestras operaciones ofensivas dependía de que las rutas marítimas a través de la zona interior se mantuvieran libres de minas y protegidas contra ataques aéreos y submarinos.

Los submarinos en tránsito hacia sus áreas operativas fueron escoltados desde sus bases. por barreminas, patrullas y barcos rompe-barreras[23] hasta que llegaron a las aguas profundas del mar abierto. De la misma manera fueron recogidos, a su regreso, en puntos de encuentro especificados y escoltados a través de las aguas poco profundas y particularmente peligrosas de la zona interior hasta sus bases. Así, en 1942, por ejemplo, se llevaron a cabo 1.024 'operaciones de escolta de submarinos' en la costa atlántica. De la misma manera, también se proporcionó escolta a través de la zona interior para nuestras otras fuerzas navales y para los muy valiosos corredores de bloqueo que traían materias primas vitales para nuestra industria de guerra.

Aún más amplias fueron las funciones de nuestras fuerzas navales ligeras empleadas en la protección de nuestras líneas de comunicación marítima entre Alemania y los territorios ocupados, a lo largo de las cuales se transportaron tanto refuerzos para las Fuerzas Armadas como cargas comerciales normales. Los barcos de mineral de hierro de Kirkenes y Narvik y los barcos que traían metales que necesitábamos, como níquel, cobre y aluminio de Petsamo, navegaron a Alemania cerca de la costa noruega. Lo mismo se aplica a nuestras importaciones de pescado de Noruega, que en 1943 ascendieron a 500 000 toneladas.

Traducido por Otrebla 2001

La magnitud de estos deberes de protección llevados a cabo por nuestras fuerzas navales ligeras se refleja en la masa de hombres y material transportado por mar para las Fuerzas Armadas solo en Noruega durante 1942:

231.197 hombres
8,974 vehículos
7.192 caballos
907,822 toneladas de provisiones para las Fuerzas Armadas.

De la misma manera, había que proteger las provisiones y refuerzos de las Fuerzas Armadas en Finlandia y los Estados Bálticos, los barcos que traían el Importante mineral de hierro de Suecia y un volumen muy considerable de tráfico comercial ordinario.

El transporte marítimo en el Mar del Norte se dedicaba en su mayor parte a transportar el mineral de hierro importado de Escandinavia a los puertos del noroeste de Alemania y Holanda, desde donde se enviaba, también por vía fluvial, a las zonas industriales del Rin y Westfalia. En sentido inverso, se enviaba carbón y coque desde Alemania a los países del norte de Europa. La economía de los países escandinavos era en ese momento totalmente dependiente del carbón alemán.

Deberes de protección similares recayeron sobre nuestras fuerzas navales en el Mediterráneo. Los refuerzos a Túnez y Creta tuvieron que ser escoltados ante el constante ataque enemigo, y el tráfico a lo largo de las costas del sur de Francia y Grecia ocupados tuvo que ser protegido. También en el Mar Negro había fuerzas navales alemanas que habían sido enviadas allí para proteger los convoyes del ejército.

El cumplimiento de todas estas tareas dependía del número y la calidad de los barcos a disposición de la Armada.

¿Qué tan grande era la capacidad de las industrias que tenían que proveer y equipar estos barcos? A principios de 1943, en Alemania no existía una autoridad central que controlara la producción de armas y municiones para las Fuerzas Armadas. Solo los requisitos del ejército estaban en manos de Speer, el ministro de Armamento.

La Marina tenía a su disposición determinados astilleros y fábricas de construcción naval. Se definió con precisión la capacidad industrial destinada a los tres servicios de las Fuerzas Armadas, incluidas las cuotas de mano de obra calificada. Acero, la materia prima más importante para todos. tipos de armamento, fue asignado por el Comité Central de Planificación, un organismo creado por el Ministerio de Armamento, sobre el cual

Traducido por Otrebla 2001

El ministro Speer presidió y en el que se sentó el mariscal de campo Milch como representante de la Fuerza Aérea.

Cuando me convertí en Comandante en Jefe, la Armada no tenía representante en el Comité Central de Planificación, aunque, al igual que la Fuerza Aérea, era responsable de forma independiente de la producción de sus propios armamentos. Hasta ahora, los requisitos navales para las asignaciones de acero simplemente se habían presentado por escrito al Comité Central de Planificación, con el resultado de que nuestras demandas nunca se cumplieron en su totalidad y la Marina sufrió en consecuencia. Salvo en aquellas fábricas que trabajaban exclusivamente para la Armada, no existía en nuestro sistema ninguna elasticidad que permitiera la expansión o reasignación de tareas dentro de la industria en cuestión. Si, por lo tanto, cualquier rama de la industria se paralizara por alguna razón, como resultado, digamos, de un ataque aéreo, inevitablemente se produciría una caída en la producción de submarinos, buques de escolta y similares o, en lo mejor,

Los departamentos de suministros tanto del Ejército (del cual el Ministro Speer era el jefe) como de la Fuerza Aérea lucharon en la batalla por la asignación de capacidad industrial únicamente en interés de su propio servicio, y como Ministro y Comandante en Jefe. de la Fuerza Aérea movió todos los hilos entre ellos, fue la Armada la que se quedó corta.

Cuando asumí mis funciones como Comandante en Jefe el 30 de enero de 1943, se me informó que para el mes de febrero la Armada necesitaría al menos 40.000 toneladas de acero más de la cantidad asignada para cumplir únicamente con las más urgente de sus necesidades de armamento. Como Speer no pudo alterar las asignaciones de febrero a favor de la Marina sin el consentimiento de Hitler, dirigí mi solicitud de asignación adicional al propio Hitler, quien la aprobó. Si bien esto aseguró una cantidad adecuada de acero para febrero, no fue una garantía para los meses futuros. Tampoco, obviamente, podía hacer gestiones ante Hitler mes a mes para obtener lo que necesitábamos. Por lo tanto, ordené que se elaborara una estimación precisa de las necesidades de acero de la Marina, y se la presentara a Hitler en forma de memorando.

Nuestra investigación mostró que al inicio de la guerra la Armada recibía 160.000 toneladas mensuales y que en 1941 había recibido un promedio mensual de 177.000 toneladas; Sin embargo, en 1942, a pesar de que la producción de acero había aumentado, la asignación de la Armada se había reducido a 119.000 toneladas por mes. Como resultado, en lugar del total mensual previsto de 22 · 5 U-boats, solo 19 · 8 se podrían construir barcos. La construcción de nuevas fuerzas ligeras: destructores, Eboats, dragaminas, patrulleras, embarcaciones para romper barreras, lanchas de desembarco y

Traducido por Otrebla 2001

similares, que eran absolutamente esenciales, sufrían aún más y se habían reducido en un 46 por ciento.

Únicamente para llevar a cabo el programa de construcción de 1943 —aparte del aumento de la construcción naval que pretendía hacer y al que me referiré más adelante— nuestra asignación tuvo que incrementarse en 60.000 toneladas a 181.000. Incluso si este requisito se cumpliera en su totalidad, seguiría representando sólo el 6,4 por ciento de la producción total de acero del país.

Con la ayuda de este memorando sobre el problema del acero, logré obtener un fallo a largo plazo de Hitler. El 6 de marzo de 1943, ordenó que la Armada recibiera en el futuro 45.000 toneladas adicionales por mes. Esto al menos significaba que nuestra asignación sería suficiente para nuestras necesidades más urgentes.

El otro cuello de botella que afectó negativamente al número de nuevos barcos construidos y al tiempo que los astilleros dedicaron a realizar reparaciones fue la asignación a la Armada de un número demasiado reducido de trabajadores calificados. El tiempo que pasaban los submarinos en los astilleros se hizo cada vez más largo, lo que tuvo el resultado directo de que había menos barcos en el mar y, en consecuencia, menos tonelaje enemigo hundido. Mientras que en 1941 y principios de 1942 la relación entre días en el mar y días en puerto era de 60:40, a fines de 1942 había cambiado a 40:60. Durante 1942, todos mis esfuerzos como Oficial de Abanderados, Submarinos, para reducir el tiempo que pasaban los submarinos en el muelle para reparaciones habían resultado infructuosos, porque el propio Alto Mando Naval podía ser de ayuda limitada en la obtención de mano de obra.

La escasez de mano de obra se debió principalmente al hecho de que el ejército estaba llamando a trabajadores calificados. Esto lo consideré absurdo. Se contrató a técnicos altamente calificados para que sirvieran como reclutas en el Ejército y tuvieron que ser reemplazados, en la medida en que la situación de la mano de obra lo permitiera, por hombres no calificados que luego tuvieron que pasar por un largo y laborioso proceso de aprendizaje.

El 8 de febrero de 1943, invité la atención de Hitler sobre este estado de cosas y el efecto que estaba teniendo, y le pedí que dirigiera a los hombres necesarios para la construcción de submarinos, así como buques de guerra de superficie y sus armamentos, en la medida en que estos afectaron al brazo de submarinos, deberían estar totalmente exentos del servicio militar; y le presenté un proyecto de orden a tal efecto que había redactado. El 9 de febrero, después de haber consultado una vez más a Speer y al mariscal de campo Keitel, lo firmó.

El aumento de nuestra asignación de acero y la exención de nuestra mano de obra calificada de la convocatoria por parte de las autoridades militares garantizaron que pudiéramos adherirnos al programa de construcción para 1943. Por otro lado, era obvio que con

Traducido por Otrebla 2001

Con la creciente fuerza de las fuerzas ofensivas y defensivas del enemigo, el programa no sería suficiente para nuestras necesidades futuras, ni en lo que respecta a nuestras armas ofensivas, submarinos y botes eléctricos, ni en lo que respecta a nuestras fuerzas de escolta y protección. Sobre todo, teníamos que fortalecer nuestras armas ofensivas si queríamos simplemente mantener el antiguo estándar de eficacia; porque, en comparación con los días pasados, los hundimientos logrados por los submarinos individuales habían disminuido, de modo que ahora se requerían más barcos en el mar para lograr el mismo éxito que antes. Por lo tanto, tuvimos que construir más barcos que antes y construirlos más rápidamente.

Lo mismo se aplica a los barcos eléctricos. Teníamos en nuestro poder la estratégicamente ventajosa costa del Canal de la Mancha del norte de Francia. Al otro lado del Canal, bajo la costa inglesa, navegaban en formación regular los convoyes en los que se habían dividido los convoyes atlánticos y que, procediendo a varios puertos, constituían el tráfico costero británico. Nuestro objetivo era atacar estos convoyes con la mayor frecuencia y con el mayor número posible de E-boats. Hasta ahora habíamos podido hacerlo con solo unos pocos barcos, porque la cantidad de nueva construcción era tan pequeña que apenas alcanzaba para reparar las pérdidas que habíamos sufrido.

Por lo tanto, nuestra principal necesidad era aumentar el número de botes U y E que se estaban construyendo.

Mientras se realizaban estos planes para intensificar la construcción de nuestras armas ofensivas, el Alto Mando Naval al mismo tiempo centró su atención en la cuestión de si el programa existente para el reemplazo de escolta y otras naves defensivas sería suficiente para nuestras necesidades. ¿El número de buques nuevos que se están construyendo en la actualidad es suficiente para reemplazar nuestras pérdidas y seguirán siendo suficientes para un futuro en el que debemos suponer que nuestro transporte costero se vería sometido a un ataque más intenso? ¿Sería suficiente el número de buques de escolta, existentes y previstos, para satisfacer las mayores exigencias que sin duda se les harían en el futuro?

Esta investigación mostró que en la mayoría de las clases de barcos las pérdidas ya superaban la producción y que con el programa de construcción actual no podíamos reemplazar con barcos nuevos los que se estaban hundiendo. Por lo tanto, di órdenes de que se adoptara un programa de construcción más amplio.

Esto preveía la construcción durante la segunda mitad de 1943 de 30 submarinos por mes en lugar del objetivo anterior de 22. 5 barcos. También aumentó el número de botes eléctricos que se construirán durante el año de 24 a 72. Previó la construcción, en 1943, de 18 destructores, 74 botes M (grandes dragaminas), 72 barredoras de minas a motor, 300 patrullas buques y escoltas, 38 magnéticos

Traducido por Otrebla 2001

dragaminas y 900 lanchas de desembarco.

En este plan, los requisitos del servicio se armonizaron con el potencial técnico e industrial. Sin embargo, un requisito previo para su implementación era que la Armada recibiera 30.000 toneladas de acero adicionales por mes y que se le asignaran 55.000 obreros y el número apropiado de talleres y fábricas. Incluso entonces, la participación de la Marina en la producción de acero del país solo aumentaría al 8,3 por ciento. Presenté este plan a Hitler el 11 de abril de 1943. Hitler apreció plenamente la necesidad militar, pero me dijo que no creía que fuera posible retirar a tantos hombres de la industria y que sería mejor transferir este plan ampliado. a la industria para su implementación. También pensó que la demanda de una mayor asignación de acero tendría que recibir la concurrencia de Speer como ministro de Armas y Municiones, teniendo debidamente en cuenta los demás reclamos sobre nuestra industria bélica, y que, por lo tanto, debería intentar con Speer encontrar una manera de implementar mi plan sin tener que retirar a los hombres de su trabajo actual, como había sugerido. Prometió que discutiría con Speer, Roechling y Duisberg la posibilidad de aumentar la producción de acero alemana.

La decisión de Hitler me llevó a abordar de inmediato y a fondo la cuestión de si era lógico que la Armada, uno de los servicios de las Fuerzas Armadas, se dedicara en tiempo de guerra a la producción de sus propios buques de guerra y equipo, mientras que la mayor Una parte de la industria del país estaba concentrada bajo el control del Ministro de Armas y Municiones y las condiciones eran completamente diferentes de las que habían existido en tiempos de paz. Esto era algo que tenía que tener claro en mi propia mente antes de ponerme en contacto con el Ministro.

El Ministro de Armas y Municiones mantuvo concentrado bajo su control el 83,3 por ciento de la capacidad industrial total de Alemania. El 16,7% restante estaba en manos de la Armada y la Fuerza Aérea. Si alguna fábrica o fábricas en particular se paralizaban, el Ministro estaba en condiciones de transferir sus tareas a otras fábricas. La Armada, por otro lado, dependía, como se ha señalado, de ciertos astilleros y obras específicas y si alguno de ellos dejaba de producir, el trabajo de armamento naval se paralizaba. Además, en la reparación de una planta industrial que había quedado fuera de servicio por los bombardeos, el Ministro dio prioridad a la restauración de aquellas fábricas de las que él mismo era responsable; y eso, por supuesto, desembocó en un inevitable choque de intereses entre el Ministro y la Marina.

Después de un estudio meticuloso de todo el problema, me convencí de que este

Traducido por Otrebla 2001

era un estado de cosas totalmente insatisfactorio, que no podía sino afectar adversamente tanto la producción de los armamentos requeridos por la Armada como la ejecución de las tareas que debía cumplir. En la guerra, el trabajo de las Fuerzas Armadas es*pelear.* Sus requerimientos en materia de armamentos deben ser presentados al Ministro de Armas y Municiones, quien, siempre que sean aprobados por el Gobierno, deberá encargarse de atenderlos. Si el Ministro estuviera dispuesto a aceptar esta responsabilidad, se vería obligado a asignar a las necesidades de armamento naval el material y la mano de obra necesarios; y, si alguna fábrica quedaba fuera de servicio, él podría, con los recursos industriales más amplios a su disposición, disponer la rápida reanudación del trabajo en otro lugar.

Le pregunté a Speer si estaba dispuesto a aceptar la responsabilidad de un programa naval mucho mayor. Habiendo examinado mis requisitos, respondió que estaba dispuesto a hacerlo, siempre que Hitler estuviera dispuesto a sancionar una cancelación parcial de la producción industrial para necesidades civiles. Esto, dijo, sería necesario, porque la implementación del programa de expansión de la Marina no podría restringir el cumplimiento de los requisitos del Ejército y la Fuerza Aérea.

Hitler dio la sanción necesaria y yo de inmediato concluí un tratado de armamento con Speer, en virtud del cual acordó aceptar la responsabilidad de la construcción de los buques de guerra exigidos por la Armada. Con el fin de asegurar, antes de emprender el proyecto, que los detalles constructivos de las distintas clases de buques contemplados se ajustaran a las potencialidades de nuestra industria bélica, se creó una Comisión de Construcción Naval, integrada por oficiales y constructores navales del Alto Mando Naval y representantes de la industria y del Ministerio de Armas y Municiones, con el Comandante en Jefe de la Armada como Presidente. La Comisión debía establecer, de acuerdo con los requisitos estratégicos, los tipos de buques que se construirían y preparar los planos y especificaciones para su construcción. En caso de desacuerdo entre los representantes del Alto Mando Naval y los del Ministerio, el Comandante en Jefe dictaminaría. De esta manera nos aseguramos de que la Marina decidiera qué se iba a construir.

Esta Comisión de Construcción Naval; que trabajó bajo la dirección del Contralmirante Topp, posteriormente resultó ser más valioso en la implementación del programa de construcción. La Comisión consideró conveniente y valioso cooptar, de una vez y en las etapas iniciales de construcción, a representantes de aquellas industrias que más tarde serían llamadas a proporcionar armamento y motores. Estos expertos industriales a menudo pudieron sugerir formas nuevas y más prácticas,

Traducido por Otrebla 2001

de lo cual los técnicos navales no pudieron tener conocimiento, de cumplir con los requerimientos del servicio técnico, por lo que luego nos ahorramos retrasos y modificaciones durante el proceso de construcción.

En mi opinión, no es solo en tiempos de guerra que una Comisión Conjunta de Armamento compuesta por miembros de las Fuerzas Armadas, técnicos de servicio y representantes de la industria es valiosa.

El 31 de marzo de 1943, Hitler dio su aprobación al acuerdo que había hecho con Speer, y este último asumió la responsabilidad de la construcción de cuarenta Uboats por mes y el número de E-boats y de escolta ya enumerados.

Más tarde, el 22 de julio de 1943, Speer y yo redactamos un memorando conjunto en el que se establecían los detalles administrativos de nuestro acuerdo para llevar a cabo el 'Programa de construcción de flotas, 1943', la necesidad de mantener un departamento de submarinos en el Cuartel General Naval en ese momento. llegó a su fin. Durante el período en el que la Armada había sido responsable de la producción de sus propios armamentos, este departamento, bajo la dirección de los contralmirantes Lange y Kratzenberg, había hecho todo lo posible para acelerar el programa de construcción.

Para explicar las razones que llevaron a la elección de los tipos de submarinos seleccionados posteriormente para la construcción, debo remitir al lector al capítulo 15, en el que enumeré las ventajas de un submarino capaz de alcanzar una alta velocidad bajo el agua y, en vista de ello, de los peligros de la ubicación del radar, de realizar sus funciones casi en su totalidad sin tener que salir a la superficie en absoluto. Ya en 1937 esperábamos que en el submarino Walter, propulsado por peróxido de hidrógeno, hubiéramos encontrado el submarino ideal. Por lo tanto, el comando de submarinos nunca había dejado de instar a que se hiciera todo lo posible para convertir esta nave en un instrumento operativo de guerra lo antes posible.

En noviembre de 1942, para averiguar por mí mismo cuándo podíamos esperar que el submarino Walter entrara en servicio, convoqué una conferencia en mi sede en París, a la que asistieron el profesor Walter y los expertos técnicos interesados de la construcción. rama del Alto Mando Naval, Schuerer, Broeking y Waas.

En esta conferencia supe, para mi pesar, que el submarino Walter no estaba ni cerca de estar listo para el servicio. Durante los primeros años de la guerra, cuando toda nuestra capacidad de construcción se había concentrado en la producción de tipos probados, el desarrollo del submarino Walter había recibido poco impulso. En noviembre de 1942, por lo tanto, no podíamos aceptar la responsabilidad de recomendar que el

Traducido por Otrebla 2001

el barco debería ponerse inmediatamente en producción en masa, como debería haber sido si estuviera disponible para las operaciones rápidamente y en grandes cantidades. Para el Comando de Uboat, que vio con ansiedad la medida claramente reconocible en la que se estaban desarrollando más las medidas defensivas del enemigo contra "los submarinos de superficie", esto fue una gran decepción.

En esta conferencia en París, Schuerer y Broeking sugirieron que, al adoptar la forma aerodinámica del submarino Walter, que había sido probado con éxito, y al duplicar el número de baterías transportadas, podríamos transformar los tipos actuales de U-embarcación en embarcaciones de alta velocidad submarina. Opinaban que, si bien un barco de este tipo no podría alcanzar la velocidad submarina del propio barco Walter, sin duda sería capaz de alcanzar una velocidad muy superior a los tipos actuales; en vista de la velocidad media de los convoyes enemigos, esto sin duda sería suficiente para permitir el uso táctico submarino de nuestros barcos contra ellos. Al mismo tiempo, el profesor Walter sugirió que los submarinos deberían estar equipados con un aparato de ventilación mediante el cual, mientras el barco estaba sumergido, el aire podría ser aspirado a través de un tubo desde la superficie para los diésel y los gases de escape expulsados. Equipado con un aparato de este tipo, el submarino ya no se vería obligado a salir a la superficie para recargar sus baterías. La demanda de un "buque cien por cien submarino" de alta velocidad, o al menos de velocidad suficientemente alta para su empleo táctico, podría satisfacerse así con los tipos actuales modificados de esta manera; y, dado que todos los elementos propulsores eran conocidos y ya estaban probados, un barco de este tipo podría estar listo para las operaciones mucho más rápido que el propio submarino Walter. o al menos de una velocidad suficientemente alta para su empleo táctico, podrían encontrarse así con los tipos actuales modificados de esta manera; y, dado que todos los elementos propulsores eran conocidos y ya estaban probados, un barco de este tipo podría estar listo para las operaciones mucho más rápido que el propio submarino Walter. o al menos de una velocidad suficientemente alta para su empleo táctico, podrían encontrarse así con los tipos actuales modificados de esta manera; y, dado que todos los elementos propulsores eran conocidos y ya estaban probados, un barco de este tipo podría estar listo para las operaciones mucho más rápido que el propio submarino Walter.

Esto lo consideré una sugerencia extremadamente valiosa. Se concedió permiso para la construcción experimental inmediata, y en casa se iniciaron experimentos prácticos con el aparato de aspiración y expulsión de aire del profesor Walter, que en forma modificada y práctica, más tarde recibió el nombre de "Schnorchel".

En junio de 1943, poco después de convertirme en comandante en jefe, se me presentaron los planos de un barco de este nuevo tipo con alta velocidad bajo el agua. Para acomodar las baterías adicionales teníamos que tener un barco más grande de 1.600 toneladas. Durante una hora y media pudo mantener una velocidad bajo el agua de 18 nudos, mientras que entre 12 y 14 nudos pudo avanzar bajo el agua durante diez horas seguidas. Como los tipos actuales no podían mantener una velocidad bajo el agua de más de 5 o 6 nudos durante más de unos cuarenta y cinco minutos, este fue un paso adelante digno de mención. Las nuevas velocidades alcanzadas nos permitirían involucrar a los convoyes enemigos en ataques submarinos, ya que era poco probable que el enemigo pudiera, en el

Traducido por Otrebla 2001

futuro previsible, para aumentar la velocidad media de sus convoyes más allá de unos 10 nudos. La mayor velocidad bajo el agua también permitiría al barco escapar sumergido, cuando estaba siendo perseguido. A una velocidad de crucero de 6 nudos, el barco podría continuar sumergido durante sesenta horas. Además, el nuevo barco fue diseñado para mayores profundidades y estaba equipado con hidrófonos mejorados y equipo de localización. Mientras tanto, el Schnorchel había sido perfeccionado, probado y declarado listo para su uso operativo, por lo que los barcos ahora podían recargar sus baterías sin salir a la superficie.

Me decidí a favor de este tipo de 'barco cien por cien submarino' porque estaría listo para su uso operativo mucho antes que el submarino Walter, pero no detuve el desarrollo experimental en este último. Porque solo el submarino Walter, con su velocidad submarina de 25 nudos, podría revolucionar por completo la guerra marítima.

Se prosiguió el trabajo en los tres submarinos Walter que ya estaban en construcción, y se mantuvo el programa actual que preveía el tendido de veintiséis submarinos Walter más en 1943.

Además del bote cien por cien submarino de 1.600 toneladas, al que se le dio la designación de Tipo XXI y al que también se le llamó E-bote debido a su masa de equipo eléctrico, también construimos un bote más pequeño de diseño similar y de 300 toneladas, el Tipo XXIII. Este tenía una velocidad submarina de 12 nudos y estaba diseñado para operaciones en las aguas poco profundas del Mar del Norte, frente a la costa inglesa y en el Mediterráneo.

Se ordenó a la Subdivisión de Construcción del Alto Mando Naval, que estaba bajo la dirección del Almirante Fuchs, con quien la Armada estaba muy en deuda por su trabajo en armamento naval, que elaborara un plan en el que se indicara cuándo y con la asignación de qué medios, en En términos de material, personal técnico y mano de obra, ambos tipos nuevos podrían prepararse para operaciones en grandes cantidades.

El plan que elaboraron preveía en primer lugar la construcción de dos barcos experimentales Tipo XXI, que podrían completarse en dieciocho meses. Solo después de que estos hubieran sido sometidos a pruebas exhaustivas se pudieron poner en producción en masa. La Subdivisión de Construcción no consideró que pudiera aceptar la responsabilidad de asesorar la producción en masa de tipos nuevos, no probados y no probados.

Según este plan, los dos primeros barcos no se completarían antes de finales de 1944; el nuevo Tipo XXI no podría entrar en producción en masa hasta 1945, y sería a fines de 1946 como muy pronto antes de que estuvieran disponibles para las operaciones. El plan se basó además en el supuesto de que, en

Traducido por Otrebla 2001

Según las órdenes de Hitler, se le daría prioridad a la construcción de submarinos sobre todos los demás requisitos de armamento y se pondría a disposición todo el material y el personal técnico necesarios. No se tuvieron en cuenta posibles retrasos causados por ataques aéreos.

Un desfase tan prolongado era intolerable. Por lo tanto, le pedí a Speer que su Ministerio elaborara un programa de construcción alternativa.

A la cabeza de la Comisión Central de Construcción Naval, que era responsable de la parte práctica de la implementación de nuestro acuerdo, Speer había puesto a Herr Merker, el Director Gerente de Magirus Works, un hombre, es decir, que no tenía nada que ver con el industria de la construcción naval. Speer había seleccionado a este destacado industrial porque opinaba que los astilleros de construcción naval no estaban haciendo un uso suficiente de los métodos modernos, como la línea de montaje. Merker sugirió que los submarinos no deberían construirse en las gradas de los astilleros de construcción naval como se había hecho hasta ahora, sino que deberían construirse en secciones en otras plantas industriales adecuadas y luego enviarse a los astilleros para su ensamblaje final. (Este método estaba siendo aplicado con éxito por el estadounidense Kaiser a la producción en masa de mercantes en los Estados Unidos.) El método tenía la ventaja de ahorrar mucho tiempo. Más tarde, descubrimos que los barcos del tamaño del Tipo XXI podían completarse mediante métodos de producción en masa en entre 260.000 y 300.000 horas-hombre, mientras que con el método anterior se requería un barco de tamaño similar.
460.000 horas hombre. Según el plan de Merker, el primer barco Tipo XXI debía estar listo en la primavera de 1944. Merker también estaba dispuesto a aceptar la responsabilidad de poner estos barcos en producción en masa de inmediato. Esto significaba que un gran número de ellos estaría listo en el otoño de 1944.

Ahora me encontré frente a un problema difícil. Por un lado, el tiempo de construcción exigido por la Subdirección de Construcción Naval era inaceptable en vista de la situación general de guerra, mientras que por otro lado, la producción en masa prevista en el plan Merker era un método que hasta ahora no se había utilizado en el construcción de submarinos. Poner los barcos en producción en masa inmediata también implicaba cierto riesgo, a pesar de que en el diseño y el método de propulsión se adhirieron a los principios técnicos básicos bien entendidos de los tipos anteriores.

Le pedí a Schuerer que dijera si tenía dudas con respecto a este método de construcción seccional, teniendo especialmente en cuenta las grandes tensiones a las que estaba sometido el casco de presión cuando, por ejemplo, el barco estaba siendo atacado con cargas de profundidad. Schuerer respondió que no veía objeciones. Entonces acepté el plan Merker y se lo presenté a Hitler para su aprobación.

Traducido por Otrebla 2001

el 8 de julio de 1943.

Los nuevos planes de construcción se concentraron en la fabricación de Tipos XXI y XXIII. 'El programa de construcción de submarinos es mantener una producción mensual de cuarenta barcos. No se permitirá que las modificaciones de tipo provoquen retrasos en la producción ».

En adelante, la responsabilidad de llevar a cabo el programa recayó en el Ministro de Armas y Municiones. En lo que respecta a la Armada, habíamos hecho todo lo posible para asegurarnos de que se construyeran nuestros buques de guerra.

¿Cuáles fueron los resultados finales de toda esta planificación?

El programa de construcción naval se había elaborado en un momento en que los ataques aéreos enemigos contra la industria alemana eran todavía comparativamente pocos. Su implementación, sin embargo, tuvo que lograrse bajo la lluvia de bombas que, a partir del otoño de 1943, cayeron sobre la industria armamentística alemana en un volumen cada vez mayor. Ya no era posible una implementación a largo plazo de acuerdo con el plan. La destrucción de fábricas y la dislocación de las comunicaciones provocaron una serie interminable de traslados de trabajo de un centro industrial a otro. Los programas para la finalización de varias secciones que eran interdependientes debían modificarse constantemente y las improvisaciones se organizaban en una conferencia conjunta entre la División de Armamento del Alto Mando Naval al mando del Almirante Backenkoehler y la Comisión Central de Construcción Naval bajo el mando de Merker.

A pesar de estas condiciones que causaron estragos en nuestro cronograma original, logramos aumentar nuestra fuerza naval, aunque, por supuesto, no pudimos alcanzar los objetivos que habíamos establecido ni cumplir con el cronograma que teníamos. Elaborado.

De los nuevos Tipos XXI y XXIII, noventa y ocho se encargaron en la segunda mitad de 1944 y ochenta y tres en los primeros tres meses de 1945.

Durante el período de enero a marzo de 1945, la producción mensual fue de veintiséis submarinos con un tonelaje total de 28.632 toneladas. Los promedios mensuales de los años anteriores habían sido:

1940	4·1	U-boats	2,656 tons
1941	16·3	,,	13,142 ,,
1942	19·9	,,	16,380 ,,
1943	23·6	,,	19,055 ,,
1944	19·5	,,	18,374 ,,

Traducido por Otrebla 2001

En cuanto a la construcción de buques de superficie, logramos aumentar la producción de dragaminas y E-boats. En 1944, se entregaron ochenta y siete dragaminas y sesenta y dos E-boat, en comparación con cincuenta y dos dragaminas y cuarenta y un E-boat en 1943 e incluso menos en años anteriores.

En las otras clases de barcos, los ataques aéreos nos impidieron aumentar la producción. En algunas clases, la producción se redujo, ya que los barcos en cuestión ya no tenían ningún valor de guerra.

El creciente peso de los ataques aéreos contra la industria alemana desde el otoño de 1943 en adelante demostró cuán acertada había sido la decisión de confiar la construcción de armamento naval al Ministro de Armas y Municiones. Él solo estaba en condiciones una y otra vez de poner a disposición recursos industriales alternativos cuando las fábricas originales habían sido bombardeadas.

Si la Armada hubiera seguido siendo responsable de la producción de sus propios armamentos, con la limitada capacidad industrial a su disposición, habría sido completamente incapaz de encontrar alternativas para las plantas que habían sido destruidas, y la producción habría llegado muy rápidamente a un punto final. parada.

2. EL TEATRO MEDITERRÁNEO

Uno de los grandes problemas que hubo que resolver cuando asumí el mando de la Armada fue el de la construcción naval.

Sin embargo, también debo abordar otras cuestiones a las que me enfrenté durante mi mandato. Propongo hacer esto sólo en la medida en que pueda basar lo que digo en los registros confiables que están a mi disposición actualmente y en cuya autoridad creo que puedo dar un relato exacto de los hechos. Sin embargo, como estos registros están incompletos, no puedo hacer más que dar las líneas generales, ya que no tengo ninguna intención de escribir de memoria.

Como resultado, parecerá que, en comparación con el espacio dedicado a mi descripción de la guerra de los submarinos, en este libro he dedicado muy pocas páginas a un relato de los eventos que ocurrieron durante mi mandato como Comandante en Jefe. . Esta es una omisión que espero poder subsanar más adelante con adiciones y ampliaciones.

A finales de 1942, los aliados desembarcaron en el norte de África. Su objetivo era conquistar el norte de África, reabrir la ruta marítima a través del Mediterráneo (para que ya no tuvieran que enviar tropas y suministros alrededor del Cabo de Buena Esperanza) y, lo más importante de todo, lanzar una estocada contra los débilmente defendidos. flanco sur de Europa.

Traducido por Otrebla 2001

Como contraataque habíamos ocupado Túnez el 10 de noviembre de 1942, y mientras esta cabeza de puente permanecía en manos italo-alemanas, la ruta marítima a través del Mediterráneo seguía estando llena de peligros para los aliados y su siguiente paso, un desembarco desde el norte de África en el sur. Europa se volvió mucho más difícil. Por tanto, mientras permanecimos en posesión de Túnez, el enemigo no había logrado su objetivo estratégico en el norte de África.

La fuerza de combate de las formaciones alemana e italiana en Túnez dependía principalmente de los refuerzos que recibían por mar de Italia. Y proteger contra los ataques aéreos y marítimos a los convoyes que transportaban estos refuerzos era en ese momento la principal tarea de la Armada italiana. Cuanto mayor era el número de barcos que transportaban material de guerra que llegaban sanos y salvos a los puertos tunecinos, mayores eran nuestras perspectivas de mantener la cabeza de puente de Túnez y menor era el peligro de que el enemigo se atreviera a arriesgar un desembarco en el sur de Europa.

En los primeros meses de 1943 no existía una forma más eficaz de que la flota italiana pudiera contribuir a la defensa de su propio país que protegiendo los convoyes a Túnez. En ese momento, la apreciación del enemigo de la situación estratégica coincidía exactamente con la nuestra. El comandante en jefe aliado en África del Norte, el general Eisenhower, dijo a su Estado Mayor estadounidense y británico que `` si no se puede reducir el grado en que se están construyendo las fuerzas alemanas e italianas en Túnez, la posición tanto del ejército estadounidense como del el Octavo Ejército británico en el norte de África ciertamente se deteriorará ”.

Tenía la intención de brindar toda la ayuda posible, en hombres y material, a la Armada italiana en el cumplimiento de su tarea. Presenté mis opiniones sobre el tema ante Hitler y le dije que me gustaría volar a Roma para hablar con el comandante en jefe naval italiano, almirante Riccardi. Hitler estuvo de acuerdo y escribió una carta a Mussolini, explicándole el objeto de mi visita.

El 17 de marzo llegué a Roma y, acompañado del almirante Riccardi, visité a Mussolini en el Palazzo Venezia. Conferenciamos en alemán, y Mussolini dio su total acuerdo a la participación de la Armada alemana en la protección de los convoyes a Túnez.

En las conferencias posteriores con el almirante Riccardi y los oficiales de la Supermarina, el estado mayor de la marina italiana, tuve que lidiar al principio con una desconfianza muy considerable y el orgullo herido de un aliado, que consideraba mis esfuerzos como una interferencia no deseada en un asunto puramente italiano. Esta desconfianza me parecía haber aumentado mucho, en lo que respecta al propio Riccardi, por mi entrevista con Mussolini, porque el almirante

Traducido por Otrebla 2001

no hablaba alemán y no podía seguir lo que se decía. Solo después de haber convencido a Riccardi y a sus oficiales de que mi único deseo era ayudarlos, en su propio interés, a mantener el flujo de suministros a Túnez, pudimos acordar que un almirante alemán con experiencia en el mando y protección de convoyes debe ser adjuntado, con los barcos alemanes necesarios, a Supermarina. Se acordó además que la Armada alemana debería proporcionar cañones antiaéreos y tripulaciones experimentadas para la protección de los barcos en convoy y que los italianos deberían entregar a la Armada alemana seis destructores ex franceses, para su uso como escoltas de convoyes. Este acuerdo aseguró que el control permanecería, como deseaban, en manos de los italianos. Haber adquirido el control alemán completo de la ruta y la protección de los convoyes no habría sido posible,

Como director del personal alemán adjunto a Supermarina, nombré al vicealmirante Ruge. Desde la ocupación del norte de Francia en 1940, había comandado las defensas a lo largo de las costas norte y oeste de Francia. Luego había prestado un excelente servicio y había adquirido una gran experiencia en la protección de las aguas costeras y de los convoyes. Su trabajo en Supermarina y la ayuda brindada por los alemanes en la protección de los propios convoyes pronto darían sus frutos, ya que en abril el porcentaje de barcos que llegaron a Túnez con seguridad fue más alto que en cualquier mes anterior.

Pero incluso este éxito no pudo salvar a los ejércitos alemán e italiano en Túnez. Una vez que las Fuerzas Aéreas Aliadas adquirieron terrenos de aterrizaje en las cercanías de nuestra cabeza de puente, pusieron un final definitivo y completo al flujo de refuerzos y suministros. El 18 de marzo de 1943, mientras informaba a Hitler de mis acuerdos con la Armada italiana, había afirmado que `` la cobertura aérea en las rutas de los convoyes era esencial '' y que `` las fuerzas navales por sí solas no podían repeler los ataques aéreos que se estaban realizando en la actualidad ni los que se estaban realizando. debemos esperar en el futuro '.

Hitler estuvo de acuerdo conmigo en lo que respecta a los ataques aéreos, pero esperaba que las medidas tomadas por la Armada alemana condujeran a una mejora de nuestra defensa contra los ataques a baja altura.

De hecho, los transportes italianos fueron hundidos más tarde por bombardeos a gran altura cerca de la costa africana después de que todos los ataques de aviones y submarinos en alta mar hubieran sido repelidos por las escoltas. Pero nuestra inferioridad en los aviones de combate fue tan grande que al final no pudimos hacer nada contra el peso cada vez mayor del ataque aéreo contra los convoyes tunecinos en las cercanías de la costa africana.

Traducido por Otrebla 2001

Después de la pérdida de la cabeza de puente de Túnez a principios de mayo de 1943, tuvimos que asumir que en un futuro inmediato seguiría un ataque a las islas italianas. Habíamos perdido Túnez porque, como resultado de la falta de suministro marítimo oportuno y adecuado, el Cuerpo de África se había quedado sin armas pesadas y municiones.

Ahora teníamos que asegurarnos por todos los medios a nuestra disposición de que no ocurriera lo mismo cuando se atacó Cerdeña o Sicilia. Por lo tanto, me pareció muy importante, mientras aún hubiera tiempo, para acumular reservas, especialmente en Sicilia como el objetivo enemigo más probable, antes de que se lanzara el ataque aliado y mientras la presión táctica de la potencia aérea enemiga, muy superior, se reducía. Todavía es pequeño.

El 12 de mayo de 1943 volé a Roma para discutir la situación estratégica con el Comando Naval italiano y renovar mi oferta de ayuda. Según el acta de la conferencia, el almirante Riccardi se expresó en los siguientes términos con respecto a la situación del suministro en Cerdeña y Sicilia:

Los ataques aéreos han causado graves daños en el estrecho de Messina. Abastecer a Sicilia ha resultado una tarea muy difícil. Dado que el tráfico ferroviario en Sicilia está completamente paralizado, los suministros para la isla han tenido que enviarse por mar desde Nápoles. La única forma de mejorar los medios de transporte en la propia isla sería enviar más camiones allí. Antes de la guerra, Sicilia tenía suministros suficientes para 40 días, ahora solo tiene suficiente para 8 días. La situación alimentaria es cada día más grave, porque los ataques aéreos enemigos son cada vez más pesados. La misma situación ocurre en Cerdeña. La mayoría de las instalaciones de los muelles de Cagliari han sido destruidas. Porto Torres tiene poco valor y solo queda Olbia. Los ferrocarriles de Cerdeña se han visto muy afectados. Los camiones ofrecen la única solución posible.

El Estado Mayor Naval italiano creía que el primer ataque se haría en Cerdeña y que un ataque en Sicilia seguiría más tarde.

Nuestra respuesta a la declaración italiana también se registró en el Acta:

El Comandante en Jefe de la Armada de Alemania cree que el ataque del enemigo llegará pronto. Señala que nuestras fuerzas son demasiado débiles para poder frustrar los planes del enemigo destruyendo sus puertos de embarque o su flota de invasión una vez que ha zarpado. Enviará más submarinos alemanes al Mediterráneo, aunque está convencido de que los submarinos nunca podrán evitar un

Traducido por Otrebla 2001

invasión. Solo pueden interferir con eso. Todo nuestro problema, por tanto, es el de la defensa en tierra.

Aunque es necesario hacer preparativos para una batalla naval, estos no pueden tener una influencia decisiva en el resultado. La batalla terrestre por sí sola es el factor vital. La parte más importante de la tarea de la Armada es, por lo tanto, garantizar que estaremos en condiciones de ofrecer batalla en tierra. Se trata de la protección de las líneas de comunicación marítimas. Como los medios de que disponemos son limitados, debe darse prioridad a esto antes que a cualquier otra cosa. Estaría bien si pudiéramos infligir pérdidas al enemigo mientras está en ruta; eso, sin embargo, solo debe intentarse siempre que el intento no tenga un efecto adverso en el sistema de suministro. El problema del suministro, que ya es bastante difícil, se volverá aún más complicado. En Túnez vimos cómo nuestras dificultades aumentaron tan pronto como el enemigo pudo operar desde aeródromos cercanos a nuestras líneas. Incluso una pequeña base enemiga en Cerdeña que le proporcionara un aeródromo constituiría una grave amenaza. La campaña del norte de África nos ha enseñado que, si bien las condiciones siguen siendo razonablemente favorables y todavía hay tiempo, debemos concentrarnos en acumular los suministros necesarios. La acumulación de suministros depende de las instalaciones de transporte, seguridad y descarga. Estos son, por sí solos, los factores decisivos y, para hacerles frente, necesitamos una organización amplia pero estrechamente coordinada. Si el sistema de suministro se rompe, las islas no se pueden mantener. Una derrota en el mar, en cambio, no sería decisiva. Por lo tanto, debemos utilizar todos los medios disponibles para llevar la mayor cantidad de material posible a las islas. Incluso las embarcaciones más pequeñas deben emplearse para su uso en puertos poco profundos y playas abiertas. El problema de la distribución de estos suministros se puede solucionar más tarde. Si el número de embarcaciones pequeñas disponibles es insuficiente, se deben utilizar submarinos. Los cruceros también deben usarse tanto como sea posible para el transporte rápido de suministros. El Comandante en Jefe está firmemente convencido de que el tiempo disponible debe emplearse de la mejor manera posible, ya que nuestras dificultades aumentarán con cada día que pase. Nuestro objetivo debe ser concentrarlo todo en el problema de los suministros. Las instalaciones portuarias deben aprovecharse al máximo. Los oficiales italianos responsables deben tener el poder de pedir ayuda a los civiles. No debe haber repetición en el norte de África, donde fuimos derrotados porque el sistema de suministro no funcionó. El Comandante en Jefe hará todo lo que esté en su poder para ayudar a la Armada italiana. Si el número de embarcaciones pequeñas disponibles es insuficiente, se deben utilizar submarinos. Los cruceros también deben usarse tanto como sea posible para el transporte rápido de suministros. El Comandante en Jefe está firmemente convencido de que el tiempo disponible debe emplearse de la mejor manera posible, ya que nuestras dificultades aumentarán con cada día que pase. Nuestro objetivo debe ser concentrarlo todo en el problema de los suministros. Las instalaciones portuarias deben aprovecharse al máximo. Los oficiales italianos responsables deben tener el poder de pedir ayuda a los civiles. No debe haber repetición en el norte de África, donde fuimos derrotados porque el sistema de suministro no funcionó. El Comandante en Jefe hará todo lo que esté en su poder para ayudar a la Armada italiana. Si el número de embarcaciones pequeñas disponibles es insuficiente, se deben utilizar submarinos. Los cruceros también deben usarse tanto como sea posible para el transporte rápido de suministros. El Comandante en Jefe está firmemente convencido de que el tiempo disponible debe emplearse de la mejor manera posible, ya que nuestras dificultades aumentarán con cada día que pase. Nuestro objetivo debe ser concentrarlo todo en el problema de los suministros. Las instalaciones portuarias deben aprovecharse al máximo. Los oficiales italianos responsables deben tener el poder de pedir ayuda a los civiles. No debe haber repetición en el norte de África, donde fuimos derrotados porque el sistema de suministro no funcionó. El Comandante en Jefe hará todo lo que esté en su poder para ayudar a la Armada italiana. Los cruceros también deben usarse tanto como sea posible para el transporte rápido de suministros. El Comandante en Jefe está firmemente convencido de que el tiempo disponible debe emplearse de la mejor manera posible, ya que nuestras dificultades aumentarán con cada día que pase. Nuestro objetivo debe ser concentrarlo todo en el problema de los suministros. Las instalaciones portuarias deben aprovecharse al máximo. Los oficiales italianos responsables deben tener el poder de pedir ayuda a los civiles. No debe haber repetición en el norte de África, donde fuimos derrotados porque el sistema de suministro no funcionó. El Comandante en Jefe hará todo lo que esté en su poder para ayudar a la Armada italiana. Los cruceros también deben usarse tanto como sea posible para el transporte rápido de suministros. El Comandante en Jefe está firmemente convencido de que el tiempo disponible debe emplearse de la mejor manera posible, ya que nuestras dificultades aumentarán con cada día que pase. Nuestro objetivo debe ser concentrarlo todo en el problema de los suministros. Las instalaciones portuarias deben aprovecharse al máximo. Los oficiales italianos responsables deben tener el poder de pedir ayuda a los civiles. No debe haber repetición en el norte de África, donde fuimos derrotados porque el sistema de suministro no funcionó. El Comandante en Jefe hará todo lo que esté en su poder para ayudar a la Armada italiana. Los cruceros también deben usarse tanto como sea posible para el transporte rápido de suministros. El Comandante en Jefe está firmemente convencido de que el tiempo disponible debe emplearse de la mejor manera posible, ya que nuestras dificultades aumentarán con cada día que pase. Nuestro objetivo debe ser concentrarlo todo en el problema de los suministros. Las instalaciones portuarias deben aprovecharse al máximo. Los oficiales italianos responsables deben tener el poder de pedir ayuda a los civiles. No debe haber repetición en el norte de África, donde fuimos derrotados porque el sistema de suministro no funcionó. El Comandante en Jefe hará todo lo que esté en su poder para ayudar a la Armada italiana. Los cruceros también deben usarse tanto como sea posible para el transporte rápido de suministros. El Comandante en Jefe está firmemente convencido de que el tiempo disponible debe emplearse de la mejor manera posible, ya que nuestras dificultades aumentarán con cada día que pase. Nuestro objetivo debe ser concentrarlo todo en el problema de los suministros. Las instalaciones portuarias deben aprovecharse al máximo. Los oficiales italianos responsables deben tener el poder de pedir ayuda a los civiles. No debe haber repetición en el norte de África, donde fuimos derrotados porque el sistema de suministro no funcionó. El Comandante en Jefe hará todo lo que esté en su poder para ayudar a la Armada italiana. Los cruceros también deben usarse tanto como sea posible para el transporte rápido de suministros. El Comandante en Jefe está firmemente convencido de que el tiempo disponible debe emplearse de la mejor manera posible, ya que nuestras dificultades aumentarán con cada día que pase. Nuestro objetivo debe ser concentrarlo todo en el problema de los suministros. Las instalaciones portuarias deben aprovecharse al máximo. Los oficiales italianos responsables deben tener el poder de pedir ayuda a los civiles. No debe haber repetición en el norte de África, do

Cuatro buques antiaéreos, tres torpederos y tantas lanchas de desembarco y dragaminas como sea posible se pondrán a disposición de la Armada italiana para el transporte de suministros. Aunque se necesitarán submarinos para atacar al enemigo, él, el comandante en jefe alemán, está bastante dispuesto a permitir que los alemanes

Traducido por Otrebla 2001

submarinos que se utilizarán para transportar suministros, porque es este último el que él considera como la tarea más importante de todas. Si se utilizan incluso los lugares más pequeños como puntos para la descarga de suministros, deberíamos poder mantener las islas.

Demasiado para los minutos.

El 13 de mayo hice mi visita formal al Jefe de Estado Mayor italiano, general Ambrosio. El 14 de mayo tuve audiencia del Rey de Italia. A ellos también les expliqué la importancia vital del problema del transporte marítimo.

Todos estos esfuerzos, sin embargo, no lograron producir el resultado deseado de hacer que el Comando Naval italiano se aplicara con energía y determinación a las tareas defensivas que enfrentaba.

Cuando los aliados desembarcaron en Sicilia el 10 de julio de 1943, de inmediato se hizo evidente en muchos lugares que las Fuerzas Armadas italianas ya no estaban dispuestas a luchar. Esto contrastaba con el comportamiento galante de muchos de los oficiales más jóvenes de la Armada italiana, que se habían distinguido como capitanes de buques de escolta y submarinos.

Los signos de la desintegración de las Fuerzas Armadas italianas en Sicilia en julio tuvieron repercusiones políticas. La masa del pueblo italiano ya no tenía la voluntad de resistir. El 25 de julio, Mussolini dimitió y fue arrestado. El mariscal Badoglio asumió el control del Estado.

Hitler no confiaba en la fiabilidad de este nuevo gobierno italiano y asumió que entraría rápidamente en negociaciones secretas con los aliados. Independientemente de nuestros aliados, por lo tanto, tuvimos que ponernos a organizar las disposiciones de nuestras propias tropas y formaciones en Italia para enfrentar la posibilidad de que los italianos pudieran concluir un armisticio por separado con el enemigo o incluso pasar a su lado. El 23 de julio de 1943, en una conferencia sobre la situación italiana, le dije a Hitler que, en mi opinión, un gran número de los oficiales más jóvenes de la Armada italiana se mantendrían firmes del lado alemán. Creían que debían lealtad, creo, no al Duce o al Partido Fascista, sino a la Corona, y sentí que debíamos evitar tomar cualquier medida que pareciera estar dirigida contra la Casa de Saboya.

No pensé, dije, que el Gobierno de Badoglio seguiría luchando a nuestro lado, aunque en ese momento fueron fuertes en sus promesas de hacerlo. Sugerí que debemos asegurarnos de que no nos dejamos sorprender por alguna acción conjunta de los Aliados y el Gobierno de Badoglio.

Traducido por Otrebla 2001

Los mariscales de campo Rommel y von Richthofen eran de la misma opinión. Hitler y Jodl, sin embargo, creían que el Partido Fascista volvería a cobrar vida. El mariscal de campo Kesselring creía que el nuevo gobierno sería digno de nuestra confianza y se opuso a cualquier intervención de nuestra parte.

Hitler decidió que debía llevarse a cabo la "Operación Estudiante", el plan para la liberación de Mussolini. Le había pedido al vicealmirante Ruge que me permitiera tener su propia apreciación de la situación actual. Su respuesta, fechada el 27 de julio de 1943, fue la siguiente:

La renuncia de Mussolini, aceptada sin protestas en ningún lugar, es la prueba más clara posible del colapso casi total del Partido Fascista. La situación se ha agravado aún más por la aguda escasez de alimentos y el caótico estado del sistema de comunicaciones. El nuevo Gobierno está tratando de reafirmarse y ha dado algunos pasos positivos que muestran que le gustaría continuar la guerra. Es difícil decir cuánto tiempo permanecerá en ese estado de ánimo. La Armada italiana sigue siendo leal a la Casa de Saboya. Los oficiales más jóvenes repudian a los viejos jefes navales porque dicen que estos últimos no han luchado con ánimo y determinación. Lo que quieren ver es una dirección más enérgica de la guerra, pero no se puede contar con ellos para apoyar el fascismo, al menos no por el momento. El fascismo ha perdido completamente su dominio sobre el pueblo. La 'Operación Estudiante', por lo tanto, puede encontrar apoyo en algunos sectores, pero por parte de las Fuerzas Armadas y de la mayoría del pueblo seguramente será repudiada. Conduciría a una interrupción total del sistema de comunicaciones, que es bastante difícil de mantener en funcionamiento como está. Sin la cooperación de los italianos será absolutamente imposible evacuar a nuestras tropas de las islas.

Para resumir, creo que si ponemos en práctica nuestros planes propuestos, alienaremos a la gran mayoría de las fuerzas militares que aún existen, y Alemania quedará desacreditada a los ojos de la historia sin ningún propósito.

Le pasé el informe de Ruge a Hitler. No estuvo de acuerdo con eso. Liberando a Mussolini y devolviéndole su puesto como Jefe de Gobierno, esperaba encontrar a la vacilante Italia una vez más firmemente del lado de Alemania.

Mientras tanto, nos enteramos de que, a pesar de todas sus garantías en sentido contrario, el gobierno italiano se había puesto en contacto con el enemigo. Si los italianos se pasaron al enemigo, la intención del gobierno alemán era mantener al menos el norte de Italia.

En el Mediterráneo, la Armada alemana no tenía fuerzas capaces de prevenir

Traducido por Otrebla 2001

la flota italiana de navegar y unirse a los aliados, sobre todo porque no podía haber ninguna cuestión de medidas preventivas como la colocación de minas frente a los puertos navales italianos. Haberlo hecho habría sido un acto de guerra contra un país que, oficialmente, seguía siendo nuestro aliado e inevitablemente habría llevado a Italia a pasar al otro lado, un desarrollo político que, sin duda, vimos que se avecinaba, pero de que ciertamente no deseamos que sea la causa.

El 3 de septiembre de 1943, los italianos firmaron un armisticio secreto con los aliados. En la tarde del 8 de septiembre, la flota italiana zarpó de La Spezia, Taranto y Trieste hacia Malta, donde, de acuerdo con las disposiciones del Armisticio, debía ser internada. Badoglio anunció la conclusión del Armisticio. El 13 de octubre, el gobierno italiano anunció que Italia se encontraba ahora en un estado de guerra con Alemania.

En vista de estos desarrollos políticos y militares en el teatro italiano, sobre el cual no teníamos control, la única contribución real que pudo hacer la Armada alemana fue el transporte de las divisiones alemanas en Sicilia a través del Estrecho de Messina y de Córcega y Cerdeña a el continente italiano. Todas nuestras fuerzas ligeras, incluidos los antiguos destructores, barcos de escolta y dragaminas italianos y franceses que habíamos tomado gradualmente y tripulados con tripulaciones alemanas, continuaron prestando un excelente servicio en el Mediterráneo hasta el final de la guerra. Estaban incesantemente en acción y continuaron desempeñando sus deberes de escolta en aguas costeras hasta que finalmente fueron superados por un poder aéreo enemigo superior.

Lo mismo puede decirse de nuestros E-boats que, a lo largo de estos años de guerra, con torpedos y míos, habían luchado con determinación y éxito en el Mediterráneo contra las superiores fuerzas navales de los Aliados.

Las condiciones en las que nuestros submarinos lucharon en el Mediterráneo fueron particularmente arduas. En el capítulo 10 enumeré las razones que habían llevado al envío de submarinos al Mediterráneo en 1941, y describí el efecto muy adverso que esta medida había tenido en ese momento en nuestra batalla vital contra los convoyes del Atlántico. En 1943 y 1944, sin embargo, los submarinos fueron enviados una vez más al Mediterráneo, y esta vez bajo mis órdenes. Pero mientras tanto las condiciones en el Atlántico habían cambiado, había quedado claro que ya era demasiado tarde para esperar un éxito decisivo en la guerra contra el tonelaje y, además, ya no eran nuestros puestos de avanzada africanos los que estaban en peligro, como lo había hecho. Fue el caso en 1941, pero la propia "Fortaleza Europa", que estaba siendo gravemente amenazada desde el sur por los desembarcos en Sicilia y en el continente italiano.

Traducido por Otrebla 2001

En las estrechas aguas del Mediterráneo el enemigo pudo dar cobertura aérea a todo su tráfico marítimo. El envío desde el Canal de Suez y Alejandría a Tobruk y Malta, desde Gibraltar al norte de África y Malta navegó todo el tiempo en las proximidades inmediatas de la costa. Por tanto, era fácil protegerlo de la tierra. Así, desde el principio, los submarinos del Mediterráneo se vieron enfrentados a fuerzas defensivas muy fuertes. Además, gracias a las buenas condiciones meteorológicas durante casi todo el año, el mar permaneció en su mayor parte tranquilo y en calma. Esto facilitó al enemigo la localización y la caza de nuestros submarinos y, al mismo tiempo, hizo que fuera más difícil para este último lanzar un ataque sorpresa. Por lo tanto, tanto mayor debe ser el crédito otorgado a los submarinos por sus logros.

Ya me he referido al hundimiento del portaaviones *Arca real* el acorazado *Barham* y el crucero *Galatea* en noviembre y diciembre de 1941.

Hasta junio, los submarinos del Mediterráneo trabajaban mayoritariamente en sus aguas orientales. Aquí, el barco que transportaba suministros desde Alejandría para el Octavo Ejército británico navegó a lo largo de la costa del norte de África. En los primeros seis meses de 1942, los cruceros británicos*Náyade* y *Hermione* fueron hundidos por *U-565*(Teniente-Comandante Jebsen) y *U — 205* (Teniente-Comandante Reschke) respectivamente, y el buque depósito de submarinos *I,* También se hundieron cinco destructores y doce transportes o petroleros.

De julio a octubre de 1942, los submarinos fueron trasladados al Mediterráneo occidental contra los barcos que transportaban suministros a Malta, ya que desde el momento del avance de Rommel hasta El Alamein no había más convoyes británicos en el Mediterráneo oriental.

El 11 de agosto de 1942, *U-73* (Teniente-Comandante Rosenbaum) hundió el portaaviones *Águila,* que escoltaba un convoy con destino a Malta. El portaaviones se había posicionado hacia la cola del convoy. Rosenbaum, aunque estaba en una posición admirable para atacar a los mercantes, les permitió pasar, arriesgándose a que un repentino zig-zag por el convoy pudiera privarle de cualquier otra oportunidad mientras esperaba la llegada.*Águila.* Consideró acertadamente que el hundimiento del portaaviones era de mucha mayor importancia, ya que una vez que fue eliminado y el convoy se hubiera visto privado de su escolta de caza, los bombarderos alemanes e italianos tendrían un objetivo excelente. Rosenbaum logró completamente su objetivo y después de la*Águila* hundido, el convoy sufrió grandes pérdidas a manos de los bombarderos alemanes e italianos.

En noviembre y diciembre de 1942 los submarinos fueron enviados a operar contra el

Traducido por Otrebla 2001

Desembarco británico en Argel y Orán. Operando en las condiciones más arduas, hundieron seis transportes con un tonelaje total de 66.000 toneladas y cuatro destructores.

En 1943 y 1944 se enfrentaron contra las líneas de comunicación marítimas del enemigo, primero con los puertos del norte de África y luego con los puertos de Sicilia y el sur de Italia. En estas operaciones, un crucero británico, el*Penélope* fue hundido por *U-410* (Teniente-Comandante Fenski) y el rápido minador*Galés* por *U-617* (El teniente comandante Brandi); también se hundieron una treintena de mercantes.

En el Mediterráneo, los submarinos operaban bajo la dirección del oficial al mando de submarinos. En noviembre de 1941 había confiado este puesto al comandante Oehrn, un oficial que se había distinguido por igual como capitán de submarino y oficial de Estado Mayor.

En enero de 1942 fue sucedido por el capitán Kreisch. Kreisch había comenzado su carrera en destructores y allí había ganado una gran reputación en varios nombramientos; como oficial al mando de submarinos, Teatro Mediterráneo, prestó un servicio admirable como líder de hombres, como comandante de operaciones y como organizador. Fue seguido en enero de 1944 por el capitán Werner Hartmann, un submarinista de la Vieja Guardia. Había asistido a los cursos de formación en tiempo de paz para oficiales y capitanes de submarinos y le había ido bien como comandante operativo de submarinos y como comandante de una división de formación de submarinos en el Báltico.

Teniendo en cuenta la oposición a la que se enfrentaron, estoy convencido de que los submarinos del Mediterráneo lograron todo lo que se podía esperar de ellos. Sin embargo, sus hundimientos medios, comparados con los éxitos en el Atlántico en 1943, fueron bajos y sus pérdidas desproporcionadamente altas. De los sesenta y dos barcos que se enviaron al Mediterráneo a partir de 1941, se perdieron cuarenta y ocho. Además, dado que no había refugios de hormigón disponibles en sus bases, no menos de once fueron destruidos por un ataque aéreo mientras se encontraban en el puerto.

3. LOS ALTOS MANDOS DE LA ARMADA Y LAS FUERZAS LIGERAS

Cuando me convertí en comandante en jefe, tuve que decidir de inmediato si hacer algún cambio en los altos mandos de la Marina o dejar las cosas como estaban. Una revisión de los méritos de los oficiales superiores que en la paz y la guerra habían servido tan bien a la Marina fue uno de los temas que el almirante Raeder discutió conmigo cuando entregó el mando. Me aconsejó que

Traducido por Otrebla 2001

realizar una cierta cantidad de cambios. La necesidad de simplificar la organización en la parte superior también parecía indicar que eran necesarios algunos cambios. En la organización tal como estaba hasta marzo de 1943, el Almirante al mando de la Flota no estaba subordinado directamente al Alto Mando Naval, sino que de vez en cuando estaba bajo las órdenes de un Comandante de Grupo, quien, en su área definida, no solo estaba estaba a cargo de la dirección operativa de la flota en sí, pero también comandaba las fuerzas de protección y los submarinos que estaban estacionados en su área y las formaciones de la Fuerza Aérea que se habían adjuntado a la Armada con fines tácticos. También fue responsable de la conducción de toda la guerra en el mar en su área. Pero con la situación de la guerra en el mar como estaba a principios de 1943, cualquier operación naval a gran escala,

Por tanto, el Grupo de Mando del Norte y el mando de la flota se fusionaron bajo el Almirante Schniewind, el Almirante al mando de la Flota, a quien al mismo tiempo se le otorgó el título de 'Comandante en Jefe, Grupo del Norte'.

Pero mi verdadera razón para nombrar a hombres más jóvenes para los puestos más altos fue el hecho de que yo, el Comandante en Jefe, era considerablemente más joven que muchos de los almirantes que ocupaban estos cargos en ese momento.

Con todo el respeto por los servicios prestados por oficiales como los almirantes Carls, Boehm, Densch, Schuster y Marschall, con quienes estaba vinculado por lazos de estima y amistad, todavía sentía que desde el punto de vista puramente humano sería más apropiado tener hombres más jóvenes al mando. Además de la reorganización del Grupo Norte mencionada anteriormente, realicé los siguientes nombramientos:

Comandante en Jefe del Grupo Oeste (Francia y Bélgica): Almirante Krancke.

Comandante en Jefe del Grupo Sur (Egeo y Mar Negro): Almirante Fricke.

Comandante naval del Mar del Norte: Almirante Foerste.

Comandante naval de Noruega: Almirante Ciliax.

El almirante Fricke había sido anteriormente Jefe del Estado Mayor Naval y fue sucedido en ese puesto por el vicealmirante Meisel.

Traducido por Otrebla 2001

El curso posterior de la guerra demostró que estos nombramientos de almirantes más jóvenes habían cumplido su propósito. En una conferencia con mi Jefe de Personal, el Contralmirante Baltzer, a principios de febrero de 1943, expresé el deseo de que el Contralmirante Heye fuera relevado de sus deberes actuales y puesto a mi disposición. Quería que se convirtiera, como yo lo expreso, en "el Mountbatten de la Armada de Alemania". En la Armada británica, el almirante Lord Louis Mountbatten tenía bajo sus órdenes los comandos, las unidades y los medios para la ejecución de empresas navales individuales más pequeñas.

Hasta ahora no existían tales fuerzas o medios en la Armada alemana. Entre ellos se encontraban los 'hombres rana', como se les llamaba, cuyo trabajo consistía en nadar bajo el agua y sujetar minas y cargas explosivas a los objetivos, los submarinos enanos, los torpedos de un solo hombre, las lanchas a motor explosivas y armas similares, que , dada la oportunidad, a menudo podría a un pequeño costo en hombres y material obtener éxitos muy considerables. Que tales empresas eran factibles había sido probado por las hazañas del príncipe Borghese y sus hombres rana en el puerto de Alejandría en diciembre de 1941, cuando habían dañado seriamente los acorazados británicos.*Reina Elizabeth* y *Valiente.*

Heye, un hombre ingenioso y lleno de ideas, me había parecido el hombre que quería. Pero mi jefe de personal logró convencerme de que no podía librarse del puesto que entonces ocupaba como jefe de personal del almirante al mando de la flota, y sugirió que tomara al vicealmirante Weichold en su lugar. Este último había sido Comandante de la Academia Naval y Oficial Principal de Estado Mayor del Almirante Comandante de la Flota, y había prestado un excelente servicio. Más tarde, durante los primeros años de la guerra, como oficial de enlace con la Armada italiana, había llamado persistentemente la atención de los italianos sobre los problemas estratégicos del teatro mediterráneo y la importancia primordial de proteger los convoyes del norte de África y de ocupar Malta. En febrero de 1943, cuando era demasiado tarde para pensar en operaciones ofensivas de ese tipo y nuestra tarea diaria práctica era llevar los convoyes italianos del norte de África a su destino con pérdidas mínimas, proporcionando la mejor protección posible y mediante una ruta hábil, me pareció que Weichold no poseía suficiente experiencia práctica en la lucha para poder ejercer la influencia necesaria sobre la Supermarina en una situación tan difícil. Por lo tanto, envié al contraalmirante Meendsen-Bohlken para reemplazarlo y, cuando la situación en la cabeza de puente de Túnez se volvió desesperada, a trabajar bajo la dirección del vicealmirante Ruge, nuestro oficial más experimentado en todos los asuntos relacionados con los convoyes. (Más tarde, el enérgico y experimentado Meendsen-Bohlken ascendió al mando de la flota). al proporcionar la mejor protección que pudimos y al realizar una ruta hábil, me pareció que Weichold no poseía suficiente experiencia práctica en la lucha para poder ejercer la influencia necesaria sobre la Supermarina en una situación tan difícil. Por lo tanto, envié al contraalmirante Meendsen-Bohlken para reemplazarlo y, cuando la situación en la cabeza de puente de Túnez se volvió desesperada, a trabajar bajo la dirección del vicealmirante Ruge, nuestro oficial más experimentado en todos los asuntos relacionados con los convoyes. (Más tarde, el enérgico y experimentado Meendsen-Bohlken ascendió al mando de la flota). al proporcionar la mejor protección que pudimos y al realizar una ruta hábil, me pareció que Weichold no poseía suficiente experiencia práctica en la lucha para poder ejercer la influencia necesaria sobre la Supermarina en una situación tan difícil. Por lo tanto, envié al contraalmirante Meendsen-Bohlken para reemplazarlo y, cuando la situación en la cabeza de puente de Túnez se volvió desesperada, a trabajar bajo la dirección del vicealmirante Ruge, nuestro oficial más experimentado en todos los asuntos relacionados con los convoyes. (Más tarde, el enérgico y experimentado Meendsen-Bohlken ascendió al mando de la flota). Por lo tanto, envié al contraalmirante Meendsen-Bohlken para reemplazarlo y, cuando la situación en la cabeza de puente de Túnez se volvió desesperada, a trabajar bajo la dirección del vicealmirante Ruge, nuestro oficial más experimentado en todos los asuntos relacionados con los convoyes. (Más tarde, el enérgico y experimentado Meendsen-Bohlken ascendió al mando de la flota). Por lo tanto, envié al contraalmirante Meendsen-Bohlken para reemplazarlo y, cuando la situación en la cabeza de puente de Túnez se volvió desesperada, a trabajar bajo la dirección del vicealmirante Ruge, nuestro oficial más experimentado en todos los asuntos relacionados con los convoyes. (Más tarde, el en

Traducido por Otrebla 2001

En su nueva tarea de levantar estas fuerzas ligeras de servicios especiales, el vicealmirante Weichold se limitó principalmente a elaborar principios teóricos. También se vio obstaculizado por el hecho de que durante su mandato en esta esfera, la estrecha relación que se estableció más tarde entre la Marina, el Ministerio de Armas y Municiones y la industria y que tanto hizo para promover la producción de las armas especiales necesarias, aún no se había establecido. nacer.

Cuando la perdida del *Scharnhorst* poner aún más limitaciones en las tareas que la flota podría ser llamada a realizar, finalmente decidí confiar la elevación práctica de estas unidades de servicio especial al contralmirante Heye, quien hasta entonces había continuado funcionando como Jefe de Estado Mayor de la Almirante al mando de la flota. Tanto en lo que respecta a la provisión de los medios necesarios como en lo que respecta a la formación del personal necesario, logró admirablemente cumplir con su tarea. En el aspecto organizativo, allané su camino para él de todas las formas que pude. Fue al mismo tiempo el comandante operativo ejecutivo de su servicio especial y su representante en el Alto Mando Naval. Esta función dual era única y contraria a todos los principios de organización aceptados. Pero en este caso particular fue un movimiento necesario, diseñado para asegurar la rápida elevación de una unidad completamente nueva equipada con tipos de brazos completamente nuevos. Los oficiales que lo habían hecho bien, en su mayoría ex capitanes de submarinos, fueron designados para servir como comandantes de flotilla al mando del contralmirante Heye. Las clasificaciones consistieron únicamente en voluntarios de todos los rangos y ramas de la Armada y, desde finales de 1944, en oficiales subalternos del brazo de submarinos.

Sus armas eran el torpedo de un solo hombre, el bote a motor explosivo, el sumergible 'bote de un solo hombre' y, más tarde, el submarino enano de dos hombres, el 'Seehund' (lobo de mar). El espíritu y la devoción al deber de sus tripulaciones y de los grupos de hombres rana estaban más allá de los elogios.

Aunque estas unidades especiales lograron éxitos considerables, algunos de los cuales (como en el caso de los submarinos enanos) no pudieron confirmarse hasta después del final de la guerra, también sufrieron a manos de la creciente superioridad del enemigo. y particularmente a manos de sus fuerzas aéreas, que imponían estrictas limitaciones a sus esferas de actividad.

4. EL PROBLEMA DE LOS BUQUES CAPITAL SU ÚLTIMA ACCIÓN EN AGUAS DEL NORTE

En el capítulo 17 he descrito cómo dimitió el gran almirante Raeder porque no pudo aceptar las opiniones de Hitler sobre el empleo de naves capitales. En enero de 1943, este último deseaba pagar los grandes barcos y, posiblemente, incluso

Traducido por Otrebla 2001

desecharlos porque pensó que ya no tenían ningún valor de lucha.

En un memorando fechado el 10 de enero de 1943, Raeder le explicó la importancia del papel que desempeñaban los buques de guerra de superficie alemanes en nuestra conducción de la guerra. Señaló que mientras el cuerpo principal de nuestros barcos pesados permaneciera en el norte de Noruega, el enemigo estaba obligado a estacionar al menos un número igual de barcos capitales en el norte de Escocia e Islandia, lo que les impedía ser enviados al teatro del Mediterráneo o al teatro de operaciones. al Pacífico contra los japoneses.

Al discutir las posibles formas en que las naves capitales alemanas podrían emplearse de manera útil, Raeder escribió:

La falta de fuerzas aéreas adecuadas para el reconocimiento y la cobertura y el hecho de que no ha sido posible agregar poder aéreo en forma de portaaviones a los poderes de combate de los propios barcos, han impuesto, desde la primavera de 1942, fuertes limitaciones a las fuerzas armadas. manera en que el Alto Mando Naval podría emplear la flota como una entidad corporativa y haber actuado como un lastre para las perspectivas de éxito.

Por otro lado, debo señalar que la posibilidad de lograr un éxito con toda seguridad aún existe, siempre que la flota permanezca constantemente en alerta ante cualquier contingencia posible y espere la oportunidad favorable. Incluso sin una cobertura aérea y un reconocimiento adecuados, siempre se presentarán oportunidades cuando, aprovechando al máximo las condiciones climáticas favorables, podamos sorprender y asestar un golpe que valga la pena.

Hitler, sin embargo, se negó a cambiar de opinión.

Cuando me entregó el poder, el almirante Raeder enfatizó una vez más que los buques capitales podrían emplearse con éxito en el Ártico, pero que si la flota entraba en acción, debía hacerlo sin restricciones políticas que lo prohibieran, por razones de prestigio. , para arriesgarse a incurrir en pérdidas.

Cuando me convertí en comandante en jefe, esto, por supuesto, era un problema al que tenía que prestar atención inmediata. Cuando los examiné más de cerca, las razones que Raeder había expuesto a favor de la retención de los grandes barcos me parecieron convincentes. Por lo tanto, a pesar de la oposición a su empleo posterior que había expresado anteriormente, a mediados de febrero de 1943, le pregunté al almirante al mando de la flota, el almirante Schniewind, y su

Traducido por Otrebla 2001

El Jefe de Estado Mayor designado, el Contralmirante Heye, para que venga a Berlín y discuta toda la cuestión conmigo. Ambos sostuvieron que, a pesar del radar superior del enemigo, los barcos, si se les brindara una oportunidad favorable, indudablemente aún podrían estar comprometidos en la batalla.

La misma opinión fue expresada por el ex Comandante del Grupo del Norte, Vicealmirante Kummetz. Por su propia experiencia, añadió, pensó que habría que aumentar el número de formaciones aéreas y utilizarlas en apoyo de la operación naval prevista. Además, continuó, toda la formación destinada a una operación debe tener la oportunidad de ensayar y, si tales operaciones en el futuro tuvieran alguna posibilidad de éxito, el oficial al mando debe estar completamente libre de cualquier restricción impuesta por razones políticas. .

Entonces le dije que estaba dispuesto a apoyar las demandas que él había presentado, pero que, dado que él mismo había tenido más experiencia tanto en el teatro de guerra del norte como como comandante de grupo, él, por su parte, debía estar preparado para reasumir el mando del Grupo del Norte.

Después de una reflexión madura y de haber prestado la debida consideración a las opiniones de estos oficiales que eran tan plenamente competentes para expresarlas y que todos sostenían inequívocamente que nuestros grandes barcos todavía podían emplearse de manera útil en la guerra, decidí pagar solo aquellos barcos que ya no poseía algún valor de combate y no podía utilizarse con fines de entrenamiento, y para mantener en servicio a todos los que todavía pudieran utilizarse en la batalla o como barcos de entrenamiento.

En consecuencia, decidí pagar a los cruceros. *Hipper, Leipzig* y *Koeln,* y, más tarde, los viejos acorazados *Schlesien* y *Schleswig-Holstein.* Pero decidí quedarme con los acorazados *Tirpitz* y *Scharnhorst*, los cruceros *Prinz Eugen* y *Nuernberg* y los acorazados de bolsillo *Scheer* y *Luetzow.*[24] *Tirpitz* y *Scharnhorst* con sus destructores adjuntos debían formar un grupo para defender Noruega contra los desembarcos enemigos y, cuando se presentara la oportunidad, atacar a los convoyes en el Ártico con destino a Rusia. El resto iba a estar estacionado en el Báltico con fines de entrenamiento a menos que y hasta que surgiera la necesidad de enviarlos a la batalla.

Este plan se ajustaba ampliamente a las ideas e intenciones que habían llevado a la dimisión del almirante Raeder. El 26 de febrero de 1943 se lo entregué, como ya he dicho, a Hitler. Estaba muy asombrado e indignado, pero al final lo aceptó, aunque de mala gana y de mala gana.

Después de que se tomó esta decisión, emití una directiva a los oficiales que comandaban nuestras fuerzas de superficie, en la que establecí los principios sobre los cuales

Traducido por Otrebla 2001

el grupo estacionado en el norte de Noruega operaría contra convoyes:

Las condiciones requeridas para el éxito de las operaciones de los buques de superficie contra el tráfico en el Ártico ocurrirán muy raras veces, ya que el enemigo, a juzgar por la experiencia pasada, desplegará para la protección —inmediata e indirecta— de sus convoyes, fuerzas de tal fuerza como indudablemente ser superior al de nuestras propias fuerzas. No obstante, puede haber oportunidades para atacar barcos sin escolta o con escolta ligera o pequeños grupos de barcos que navegan de forma independiente. Siempre que se presente una oportunidad de este tipo, debe aprovecharse con determinación, pero con la debida observancia de los principios tácticos.

A veces también puede considerarse necesario atacar convoyes fuertemente escoltados con todas las fuerzas disponibles; Se darán órdenes de llevar a cabo un ataque de este tipo si se considera que el convoy en cuestión es de tal valor que su destrucción reviste una importancia primordial para la situación en su conjunto.

En marzo de 1943 *Tirpitz* y una flotilla de destructores ya estaba estacionada en el fiordo de Alta en el norte de Noruega. *Scharnhorst*, sin embargo, todavía estaba en el Báltico. Allí había reparado los daños causados cuando había sido minada durante la ruptura del Canal de la Mancha en febrero de 1942. A principios de 1943 había intentado dos veces ir hacia el norte por el Mar del Norte para reforzar el *Tirpitz* grupo; pero en ambas ocasiones había sido interceptada por aviones enemigos y obligada a retroceder. En marzo, con un tiempo particularmente favorable, logró escapar.

A partir de marzo de 1943, los convoyes aliados que transportaban material de guerra para Rusia ya no navegaron a través del Ártico hasta Murmansk, sino que fueron encaminados a través del Mediterráneo (que mientras tanto se había abierto a la navegación aliada) hasta el Golfo Pérsico. Sólo a finales de 1943 se reanudaron los convoyes a Murmansk. Durante el verano de 1943, por lo tanto, no surgió la oportunidad de lanzar ningún ataque en el Ártico.

El 6 de septiembre el grupo, al mando del Almirante. Kummetz, zarpó hacia Spitzbergen, donde destruyó las minas de carbón y las instalaciones portuarias, que estaban siendo explotadas por los británicos. Al mismo tiempo, la operación dio al grupo y a los destructores adjuntos la oportunidad de trabajar juntos.

Después de este exploit *Tirpitz* y *Scharnhorst* regresaron a su fondeadero: en el Altenfiord. *Scharnhorst* yacía en el Langfiord y *Tirpitz* en el Kaafiord, ambos brazos subsidiarios del Altenfiord. Para protegerla del ataque submarino. *Tirpitz* estaba rodeada por una 'caja' de redes de torpedos que hacía imposible que ningún submarino enemigo se acercara a ella, siempre y cuando las puertas, a través de las cuales el barco

Traducido por Otrebla 2001

el tráfico hacia y desde el acorazado pasaba, estaba cerrado.

A finales de septiembre de 1943, tres submarinos británicos remolcaron tres: submarinos enanos hasta las proximidades del Altenfiord. Dos de ellos,*X*7 y *X*5, fueron destruidos por nuestras defensas. El tercero,*X6,* logró penetrar en la caja de red protectora, cuyo pasaje se acababa de abrir, y colocó una mina especial debajo del *Tirpitz* popa. La explosión subsiguiente causó tanto daño al*Tirpitz,* principalmente a sus ejes de hélice y mecanismo de dirección, que estuvo en reparación durante cinco meses.

El hecho de que el *Tirpitz* estuvo fuera de acción durante tanto tiempo fue una grave desventaja estratégica. Cuando los aliados reanudaron los convoyes a Murmansk a finales de 1943, nuestro grupo de batalla estaba formado únicamente por*Scharnhorst* y los destructores adjuntos.

En noviembre de 1943, el almirante Kummetz, que había estado en los fiordos del norte de Noruega desde junio de 1942, tuvo que regresar, por razones de salud, a Alemania para recibir tratamiento médico. Por recomendación del almirante al mando de la flota, nombré al oficial de la bandera, los destructores, el contralmirante Bey, para que actuara en su nombre. Al igual que Kummetz, había crecido entre los destructores y había recibido un entrenamiento táctico integral tanto en la paz como en la guerra. Era un oficial extremadamente eficiente con una experiencia de guerra muy considerable, y le había ido bien en todos los nombramientos que había tenido.

¿Qué tengo que decir sobre la última pelea y el final de la *Scharnhorst* se basa principalmente en el informe sobre el compromiso presentado a su propio Almirantazgo por su adversario, el almirante Fraser.

Sin embargo, creo que tendré que volver a comprobar mi relato tan pronto como la Sección Histórica del Almirantazgo británico se haya ocupado del compromiso y haya publicado su informe al respecto. Pero incluso entonces todavía faltará algo, porque no sabemos cuáles fueron los motivos que hicieron que el comandante del grupo alemán, el contralmirante Bey, que se perdió con su barco, actuara como lo hizo. No sabemos si podríamos haber actuado de manera diferente o más eficaz y, por lo tanto, no podemos criticar, solo podemos hacer preguntas. Es en este contexto que el siguiente relato de los hechos que llevaron a la pérdida del*Scharnhorst* debe ser juzgado.

El 22 de diciembre de 1943, un avión alemán avistó un convoy a unas 400 millas al oeste de Tromsö y en rumbo noreste. Constaba de unos diecisiete buques mercantes y tres petroleros y estaba escoltado por tres o cuatro cruceros y nueve destructores o corbetas.

En ese momento nuestro grupo de batalla en el Altenfiord en el norte de Noruega consistía en

Traducido por Otrebla 2001

Traducido del inglés al español - www.onlinedoctranslator.com

el acorazado *Scharnhorst* (Capitán Hintze) y cinco destructores de la Cuarta Flotilla de Destructores (Capitán Johannesson) al mando del grupo; y a bordo del *Scharnhorst* era el contraalmirante Bey. El grupo estaba bajo el control directo del Almirante Comandante de la Flota, y el 22 de diciembre, como resultado del informe de la aeronave, recibió órdenes de estar listo para el mar con tres horas de anticipación.

Cuando, el 24 de diciembre, se avistó de nuevo el convoy, que todavía se dirigía hacia el noreste frente al punto más al norte de Noruega, no había duda de que se trataba de un convoy que transportaba material de guerra a Rusia.

El oficial al mando de los submarinos en el Ártico, el comandante Suhren, había dispuesto sus barcos como una pantalla de reconocimiento al oeste de Bear Island, para interceptar el convoy.

El 25 de diciembre un submarino informó que a las 0900 el convoy se encontraba en cuadratura AB 6720 rumbo 60 °. Al mediodía volvió a informar sobre el convoy y añadió un informe meteorológico: viento del sur, fuerza 7, lluvia, visibilidad de dos millas.

La situación, entonces, parecía ser la siguiente:

Un convoy, que transportaba material de guerra para Rusia y estaba protegido por una escolta de crucero que no era rival para nuestro acorazado, navegaba a través de un área al alcance de nuestro grupo de batalla. Se conocía su posición, rumbo y velocidad. Debido al hielo en las cercanías de Bear Island que impidió la acción evasiva y la velocidad superior de los barcos alemanes, no podía esperar evitar nuestro ataque.

Nuestro reconocimiento no había descubierto la presencia de ninguna formación enemiga pesada, aunque eso, por supuesto, no significaba que tal fuerza no estuviera en el mar. Pero si lo fuera, debe haber estado muy lejos del convoy, y el *Scharnhorst* parecía tener todas las posibilidades de realizar un ataque rápido y exitoso.

La gran cantidad de material de guerra que podría transportar un convoy de unos veinte barcos aumentaría sustancialmente la fuerza ofensiva de Rusia, y eso era algo que nuestro grupo de batalla tenía que evitar siempre que se presentara una oportunidad razonable para hacerlo. En mi opinión, como en la del Almirante al mando de la Flota y el Estado Mayor Naval, aquí había una espléndida oportunidad para el *Scharnhorst.*

Por lo tanto, el 25 de diciembre emití órdenes que *Scharnhorst*, acompañado por la 4ta Flotilla de Destructores, iba a atacar. Por la tarde, el almirante al mando de la flota envió la señal de código necesaria. Las características más destacadas de mis órdenes con respecto al ataque y la ruptura del compromiso fueron:

Traducido por Otrebla 2001

1. El enemigo está tratando de obstaculizar los heroicos esfuerzos de nuestros ejércitos orientales al enviando valiosos convoyes de armas y alimentos a los rusos. Debemos ayudar.

2. *Scharnhorst* y los destructores atacarán el convoy.

3. El compromiso se interrumpirá a su discreción. En principio deberías romper con la aparición de fuertes fuerzas enemigas.

Estaba ansioso de que el grupo de batalla recibiera la orden de atacar lo más rápido posible, porque sabía que el comandante del grupo desearía discutir la acción venidera con los oficiales superiores del grupo. *Scharnhorst* y el oficial al mando y los capitanes de la 4ª Flotilla de Destructores antes de que el grupo zarpara y que, por tanto, se le debe dar tiempo para hacerlo.

El almirante al mando de la flota envió las siguientes instrucciones al comandante del grupo:

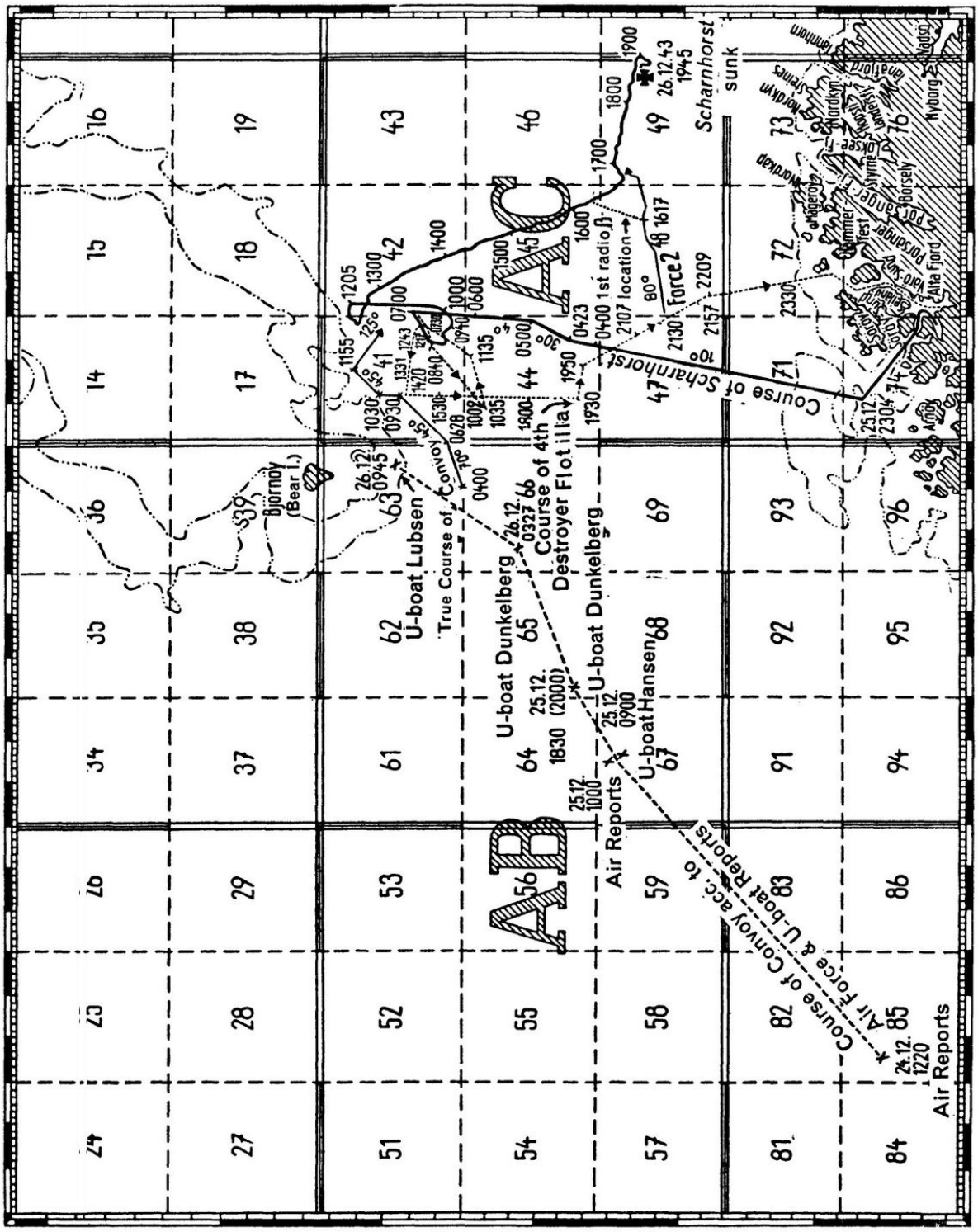
1. El ataque grupal al convoy será realizado por *Scharnhorst* y cinco destructores el 26.12 en el primer semáforo (aprox. 1000).

2. El ataque concertado solo se realizará si las condiciones son favorables. (clima, visibilidad, información precisa sobre el enemigo).

3. Si las condiciones no son adecuadas *Scharnhorst,* Los destructores atacarán solos, lucharán crucero para detenerse y observar o, si se decide conveniente, estar listo en el fiordo exterior.

los *Scharnhorst* y la cuarta flotilla de destructores zarpó anclas a las 19:00 del 25 de diciembre y para las 23:00 ya estaba libre de la costa noruega. A partir de entonces, los barcos navegaban en compañía a 25 nudos con un rumbo de 10 °, llegando a un punto en el que anticipaban encontrarse con el convoy alrededor de las 1000 del 26 de diciembre. En la tarde del 25 de diciembre soplaba un viento del suroeste, fuerza 6 , oleaje medio a popa, fuerza del mar 5, nubes acumuladas, buena visibilidad.

Traducido por Otrebla 2001



MAPA 5

Sabemos por los pocos supervivientes de la *Scharnhorst* que la orden de entablar

Traducido por Otrebla 2001

el enemigo fue recibido, después de un largo y fatigoso período de inactividad, con gran y espontáneo entusiasmo por parte de la tripulación. A las 23.55 del 25 de diciembre, el contralmirante Bey envió la siguiente señal al almirante al mando de la flota:

Estoy en el presunto área de operaciones SW / 6/8. Acción de destructores severamente restringida por el clima. Obligado proceder a velocidad reducida.

¿Qué hizo que el Comandante del Grupo enviara esta señal?

Lo había hecho sin consultar al comandante de la 4ta Flotilla de Destructores que lo acompañaba, el Capitán Johannesson, sobre si sus barcos podían operar en las condiciones climáticas predominantes, y en cualquier caso, el submarino ya había enviado un informe meteorológico, y el Almirante Comandante Por lo tanto, la Flota conocía bien, como debió saber el grupo de batalla, de las condiciones reinantes. Sin embargo, a pesar de ello, el grupo rompió el silencio radiofónico que tenía tanta importancia desde el punto de vista táctico. Por qué, no lo sabemos.

Ahora teníamos que asumir que el enemigo sabía que el *Scharnhorst* estaba en el mar y que se había orientado sobre su posición aproximada.

De hecho, tres horas después del envío de la señal de Bey, el Almirante Fraser, el Comandante en Jefe de la Flota Nacional Británica fue informado por el Almirantazgo de que *Scharnhorst* probablemente se había hecho a la mar. Pero si esta información se obtuvo o no del mensaje de radio del almirante Bey, no lo sabemos.

El Comandante en Jefe de la Flota respondió de la siguiente manera:

Si los destructores no pueden mantener el mar, considere la posibilidad de una acción de crucero *Scharnhorst* solo. La decisión se dejó a discreción del Comandante del Grupo.

Aunque yo mismo pensé que sería un error emplear la *Scharnhorst* solo, mi estado mayor y yo no veíamos ninguna razón para interferir con la instrucción operativa del Comandante en Jefe, ya que establecía con bastante claridad que la decisión final recaía únicamente en el Comandante del Grupo. Y, de hecho, solo el comandante en el mar puede decidir qué medidas tácticas deben tomarse en vista de las condiciones climáticas.

Cuando el Contraalmirante Bey recibió esta respuesta a las 0300 del 26 de diciembre, le preguntó al comandante de la 4ª Flotilla de Destructores que lo acompañaba qué pensaba del tiempo. Johannesson respondió mediante una señal visual:

Traducido por Otrebla 2001

Con el viento y el mar siguientes no he tenido dificultades hasta ahora, pero no puedo dar una opinión definitiva. Creo que el clima mejorará.

A partir de esa señal, es obvio que el comandante de la flotilla estaba bastante preparado para entrar en acción con sus destructores.

A las 06.30 del 26 de diciembre, el grupo de batalla se encontraba en el rumbo previsto del convoy y al este de su posición, que nuevamente había sido reportada por un submarino. los *Scharnhorst* ahora giraba hacia el suroeste y navegaba a 12 nudos hacia el convoy, los destructores formaban una pantalla de reconocimiento diez millas por delante de ella y en el mismo rumbo.

Por el informe del almirante Fraser sobre la acción, ahora sabemos la fuerza de las fuerzas británicas comprometidas y sus posiciones en ese momento.

El convoy estaba compuesto por diecinueve buques mercantes, con una escolta de destructores y escoltas de destructores, y estaba, como había informado el submarino, a unas 50 millas al este de Bear Island. Al este de la misma y a unas 100 millas de distancia, estaba la 'Fuerza I' británica, que constaba de los cruceros,*Belfast, Norfolk* y *Sheffield* bajo el mando del vicealmirante Burnett, navegando hacia el suroeste.

El propio almirante Fraser había salido de Islandia la noche del 23 de diciembre con 'Force II', compuesto por el acorazado *Duque de York,* el crucero *Jamaica* y cuatro destructores.

Sabía que el convoy con destino a Rusia había sido localizado por aviones alemanes y, por lo tanto, tenía que asumir que sería atacado. A las 03:39 del 26 de diciembre recibió una señal del Almirantazgo diciendo que el*Scharnhorst* se «presume que se hizo a la mar».

Como el propio almirante Fraser estaba a unas 270 millas al oeste del Cabo Norte y aproximadamente a la misma distancia del convoy, no pudo intervenir con su fuerza principal para evitar un ataque al convoy y, en consecuencia, ordenó a este último que virara ligeramente hacia el norte, en con el fin de hacerlo más difícil para el*Scharnhorst* para encontrarlo. Entre otras medidas, también ordenó al 'Force I' cerrar el convoy.

Fue de esta manera que los cruceros *Sheffield, Belfast* y *Norfolk* cayó con el *Scharnhorst.* A las 0921 *Sheffield* avistó el *Scharnhorst.* A las 0924 *Belfast*abrió fuego, seguido un poco más tarde por *Norfolk. Scharnhorst*respondió con ella después de la torreta. A las 09.40 ambos lados cesaron el fuego, ya que el alcance se había vuelto demasiado grande. los*Scharnhorst* Se alejó a gran velocidad hacia el sur y luego volvió a girar hacia el norte.

Traducido por Otrebla 2001

La idea del contralmirante Bey, aparentemente, era rodear los tres cruceros y luego intentar atacar al convoy desde el norte, sin tener que involucrarse con los cruceros.

Por otro lado hay que tener en cuenta que los cruceros británicos siempre pudieron haber permanecido en guardia entre los *Scharnhorst* y el convoy, pero que, no obstante, habían estado en una posición extremadamente peligrosa cuando se encontraron con el *Scharnhorst* a las 0920.

los *Scharnhorst* era muy superior a ellos en armadura, cualidades de navegación y, sobre todo, en potencia de fuego. Contra el armamento comparativamente ligero de los cruceros, el *Scharnhorst*, además de su armamento secundario, tenía sus nueve cañones pesados de 11 pulgadas.

En vista de esta superioridad, hay toda justificación para considerar que cuando se estableció el contacto por la mañana, el tiroteo subsiguiente debería haberse librado hasta su conclusión. Porque, cuando los cruceros británicos hubieran sido destruidos o severamente dañados, el convoy, entonces protegido simplemente por unos pocos destructores, habría caído como fruta madura en*De Scharnhorst* manos.

Era esto lo que temía el almirante Fraser. En ese momento el convoy se encontraba solo con los cruceros frente al pesado barco alemán, y él mismo, con el acorazado*Duque de York,* ¡todavía estaba a 200 millas de distancia!

Durante el breve compromiso de la mañana, *Scharnhorst* aparentemente no había logrado impactos en el enemigo, pero ella misma había recibido dos. Un proyectil había golpeado la plataforma de la batería, pero no había explotado. El otro había chocado contra la cubierta de proa y destruido el aparato de radar de proa, de modo que en un sector de 60 ° a 80 ° el*Scharnhorst* no podía usar su radar. Sin embargo, no había recibido ningún daño que la obligara a romper el compromiso.

Pero en contra de esto, debe tenerse en cuenta que cuando hizo contacto por la mañana, el contraalmirante Bey bien pudo haber sentido que tácticamente estaba en una mala posición. Detrás de él, mientras se acercaba al enemigo, tenía el fondo del horizonte sur más claro, mientras que los cruceros enemigos disfrutaban del beneficio del cielo más oscuro del norte y, por lo tanto, eran mucho más difíciles de distinguir que el barco alemán.

También es posible que pensara que su barco podría estar expuesto a un ataque sorpresa por parte de los destructores, un peligro que podría considerarse que anula su superioridad.

Si esta fuera su opinión, sin embargo, es difícil entender por qué, al hacer

Traducido por Otrebla 2001

contacto por la mañana o durante el tiroteo subsiguiente, no ordenó a sus propios destructores asistentes que lo cerraran, listos para la acción en caso de que aparecieran más fuerzas enemigas.

De hecho, la Cuarta Flotilla de Destructores había observado los proyectiles estelares de la acción de la mañana, pero como no había recibido nuevas órdenes del Comandante del Grupo, había continuado su curso sudoeste. A las 1027 había recibido la orden: 'Rumbo 70 °, velocidad 25 nudos', ya las 1158: 'Operar en la casilla 6365'. Coordinación táctica entre*Scharnhorst* y la 4ª Flotilla de Destructores había dejado de existir.

La decisión del almirante Burnett, cuando *Scharnhorst* Primero se desvió hacia el sur y luego volvió a girar hacia el norte, no para seguir, sino para cerrar el convoy con sus tres cruceros para poder protegerlo en caso de un nuevo ataque por parte de la*Scharnhorst*, fue indudablemente correcto.

Mientras que la *Scharnhorst* navegando hacia el norte recibió una señal a las 1100 de un avión alemán que indicaba que había avistado cinco buques de guerra al noroeste del Cabo Norte.

Cuando esta señal fue recibida en Kiel, el Almirante Comandante de la Flota asumió que estos debían ser nuestros propios destructores que habían recibido la orden de regresar a puerto como resultado de las instrucciones al *Scharnhorst* para lanzar su ataque sin los destructores. Por lo tanto, ni él ni el Alto Mando Naval vieron ninguna razón para interferir como resultado del informe de la aeronave con las intenciones operacionales del Comandante del Grupo, sobre todo porque en ese momento no las conocíamos con precisión.

Fue solo después de la pérdida del *Scharnhorst* que se estableció que el informe de la aeronave, de hecho, decía: "Cinco buques de guerra, uno aparentemente un gran barco, al noroeste del Cabo Norte".

Al pasar la señal al almirante al mando de la flota y al*Scharnhorst*, el oficial aéreo al mando había tachado las palabras "uno aparentemente es un gran barco", porque deseaba transmitir sólo información definitiva y sin conjeturas.

Tachar estas importantes palabras fue una tragedia. Desconocemos las conclusiones a las que llegó el contraalmirante Bey cuando recibió el informe sobre cinco buques de guerra a las 11.00 horas. Quizás haya inferido que se trataba de buques enemigos pesados. Por la declaración hecha por uno de los índices de audiencia sobrevivientes, Straeter, parece probable que lo haya hecho. Straeter dijo que más tarde, a las 1500, la tripulación del *Scharnhorst* les dijeron que había un grupo de batalla británico al oeste de

Traducido por Otrebla 2001

el crucero de batalla alemán, dirigiéndose hacia el este. El contraalmirante Bey bien pudo haber basado ese anuncio a su tripulación en el informe 1100 de la aeronave.

Si las palabras 'un barco aparentemente grande' se hubieran incluido en la señal que se le envió, el almirante Bey podría haber asumido con certeza que el barco grande en cuestión era británico y entonces probablemente habría actuado de acuerdo con esa parte de mi orden de operación. que decía: 'El compromiso se interrumpirá a su discreción. En principio, debería interrumpirse ante la aparición de fuertes fuerzas enemigas.

Ciertamente, el almirante al mando de la flota no habría inferido, si hubiera recibido la señal completa, que se trataba de nuestros propios destructores, pero probablemente habría ordenado de inmediato que se abandonara la operación, si no lo hubiera hecho ya el propio comandante del grupo.

En ese momento, 1100, el *Scharnhorst* podría haber dado la vuelta sin ser observada y podría haber alcanzado la protección de los fiordos noruegos antes de que ella entrara en contacto con el grupo de batalla enemigo que avanzaba desde el oeste.

Tal como están las cosas, no sabemos qué interpretación dio el almirante Bey a la señal que recibió a las 11.00 horas. En cualquier caso, sin embargo, se adhirió a su intención original de intentar descender sobre el convoy desde el norte. Alrededor de 1200 el *Scharnhorst* estaba de hecho al norte del convoy y chocó una vez más con los cruceros de la 'Fuerza I', que, reforzados mientras tanto por cuatro destructores, se habían abierto paso entre los *Scharnhorst* y el convoy. Durante este segundo compromiso,*Scharnhorst* aparentemente no sufrió daños. los*Norfolk,* por otro lado, recibió dos impactos que dejaron fuera de servicio la torreta de popa y mataron a varios miembros de la tripulación. Además, la mayor parte del equipo de radar del barco se averió. Suboficial Goeddes, uno de los*Scharnhorst* sobrevivientes, da el siguiente relato de lo que observó durante este segundo compromiso:

Poco después de las 12.30, yo y varios otros avistamos tres sombras más adelante e informamos en consecuencia. La alarma ya había sonado como resultado de un informe de radar anterior. Pero antes de que nuestras armas pudieran abrir fuego, los primeros proyectiles de estrellas estallaron sobre el *Scharnhorst.* Las salvas del enemigo caían muy cerca del barco. Las primeras salvas de nuestros propios cañones pesados se colocaron a horcajadas sobre el objetivo. Yo mismo observé que después de tres o cuatro salvas, se produjo un gran incendio en uno de los cruceros cerca del embudo de popa, mientras que otro crucero ardía ferozmente hacia adelante y hacia atrás y estaba envuelto en un humo espeso.

Después de más salvas vi que el tercer crucero había sido alcanzado en la proa. Para

Traducido por Otrebla 2001

En un momento, una enorme lengua de fuego se disparó y luego se apagó. Por el denso humo que la envolvía, supuse que el barco estaba en llamas. Entonces, el fuego enemigo comenzó a tornarse irregular, y cuando cambiamos de rumbo, los cruceros enemigos se volvieron y desaparecieron bajo la lluvia y las ráfagas de nieve. Durante esta acción, el enemigo se había adelantado y era visible por ambos lados. Nuestras torretas A y B habían estado disparando al igual que durante un tiempo las dos torretas delanteras de 5 9¨ pulgadas. No escuché ni por teléfono ni a través de ninguna otra fuente de ningún golpe recibido durante esta fase por el*Scharnhorst.* Si bien el enemigo había sido apenas perceptible durante la primera acción, esta vez con el crepúsculo del mediodía pudimos distinguir fácilmente los contornos de los cruceros. El alcance también era mucho más corto de lo que había sido por la mañana.

Los destructores británicos no lograron lanzar un ataque con torpedos porque sabemos por el informe británico sobre la acción que el mar embravecido les impidió llegar a tiempo, y después de unos veinte minutos esta acción también se interrumpió. Por qué, no lo sabemos.

Esta vez el *Scharnhorst* tácticamente estaba en una posición mucho más favorable, y era el enemigo quien se recortaba contra el horizonte más brillante del suroeste, mientras *Scharnhorst* tenía el sector norte oscuro detrás de ella.

Lo correcto que habríamos hecho ahora habría sido continuar la lucha y acabar con las fuerzas británicas más débiles, sobre todo porque estaba claro que ya habían sido duramente golpeados. Si se hubiera hecho esto, se habría creado una excelente oportunidad, por supuesto, para un ataque exitoso contra el convoy.

Pero es posible que Bey haya pensado que había llegado el momento de retirarse para evitar el pesado barco que quizás pensó que estaba entre los cinco barcos mencionados en la señal 1100. Esto habría estado en armonía con mi orden de operación.

¿O tal vez sintió que era imprudente continuar la lucha en vista del hecho de que los destructores británicos estaban cerca, mientras que él no tenía ninguno?

Sea como fuere, hacia las 12.40 *Scharnhorst* Giró y navegó en un rumbo de sur a sureste a gran velocidad hacia la costa noruega.

Ahora viene la pregunta decisiva. ¿Por qué, cuando se dio la vuelta,*Scharnhorst* hazlo en *esta* curso particular, sobre el cual tanto los cruceros británicos como los destructores, corriendo con el clima más o menos en su viga, podrían seguirla? Si hubiera tomado un rumbo más al oeste hacia el viento y el mar, los cruceros y destructores que mantenían el contacto se habrían retrasado muy rápidamente.

Traducido por Otrebla 2001

por detrás, para entrar a vapor en el mar de cabecera, el pesado barco alemán sin duda habría sido varios nudos más rápido que los cruceros y destructores enemigos más ligeros. En su informe sobre la acción, el almirante Fraser dice que el clima habría dado la *Scharnhorst* 'la ventaja de una velocidad de 4 a 6 nudos más alta '.

La evolución de navegar en un mar de cabeza para librarse de las naves ligeras enemigas que lo persiguen es una práctica bien establecida en la guerra marítima, ya que la velocidad de los barcos más pequeños disminuye mucho más en un mar de cabeza que la de los más grandes.

Sin embargo, es posible que el almirante Bey pensara que un rumbo más al oeste lo acercaría demasiado al grupo de cinco buques de guerra que la señal del 1100 había informado que avanzaban hacia él. Decidió, por lo tanto, que permitir que todas las naves de la 'Fuerza I' mantuvieran el contacto era el menor de dos males, y esa decisión resultó fatal para los*Scharnhorst.*

Al mismo tiempo, el almirante Fraser pensó que solo podría encontrar el *Scharnhorst* si una de las naves ligeras de la 'Fuerza I' lograba mantener el contacto con ella.

Incluso después de interrumpir el compromiso del mediodía alrededor de las 12.40, todavía existía la posibilidad de que el *Scharnhorst* podría haber escapado de la destrucción por el *Duque de York,* si hubiera elegido un rumbo suroeste por oeste. Tal curso —como sabemos ahora— también la habría llevado directamente al convoy.

Tal como estaba, el final era inevitable. Por 'Force I', que mantuvo contacto con el *Scharnhorst,* Se mantuvo constantemente informado al almirante Fraser de su posición y, maniobrando en consecuencia, la encontró. En un tiroteo que duró de 1648 a 1820, el*duque de York* con sus diez cañones de 14 pulgadas, sin embargo, no logró someter a la *Scharnhorst.* Por el contrario, la distancia entre las dos naves volvió a aumentar, por lo que el almirante Fraser empezó a temer que el *Scharnhorst* se le escaparía después de todo. Por lo tanto, los destructores británicos fueron enviados al ataque y anotaron varios impactos de torpedos a corta distancia en su objetivo, que en sí mismo no tenía protección de destructor y estaba en un curso que favorecía el ataque del enemigo. Entonces el*duque de York* pudo intervenir nuevamente con sus armas.

En 1945 el *Scharnhorst* se hundió.

De la tripulación de 1900, sólo se salvaron treinta y seis suboficiales y marineros.

Mientras tanto, la Cuarta Flotilla de Destructores había actuado según las órdenes recibidas en 1108 del Comandante del Grupo y partió para atacar el convoy. A las 13.43, sin embargo, la flotilla recibió una señal sin firmar: "La cuarta flotilla de destructores rompe el compromiso". Esta orden sorprendió enormemente al Comandante de Flotilla, Capitán

Traducido por Otrebla 2001

Johannesson, y lo preguntó. En respuesta, el comandante del grupo le envió una orden a las 14:20 de "regresar al puerto". La Cuarta Flotilla de Destructores no había avistado el convoy.

La perdida del *Scharnhorst* tuvo graves repercusiones en nuestra posición estratégica en Noruega. Como nunca se establecerán claramente las causas que llevaron a su pérdida, no tiene sentido intentar decir más de lo que ya he dicho. Puede ser, como mencioné anteriormente, que la historia luego pueda arrojar más luz sobre la secuencia de eventos. Pero el testigo más importante, el contralmirante Bey, el comandante del grupo de batalla, no estará allí para dar su testimonio. Sin embargo, me parece que una concatenación de acontecimientos desafortunados*Scharnhorst*en su última pelea. Con un poco más de suerte, todo habría resultado diferente y con resultados más felices.

La historia que el *Scharnhorst* en ambos enfrentamientos había sido incapaz de localizar al enemigo y simplemente había sido disparado en pedazos gracias al radar superior del enemigo que es indudable y demostrablemente falso. Los británicos habían luchado en todo momento contra el compromiso con los telémetros ópticos; la posición del enemigo había sido conocida por el*Scharnhorst* y sus salvas fueron precisas. Según declaraciones de los supervivientes, el espíritu de lucha a bordo se mantuvo intacto hasta el final.

Tirpitz, también, se acercaba al final de sus días.

En marzo de 1944, el barco había sido reparado. Pero la superioridad aérea enormemente aumentada que el enemigo había adquirido mientras tanto excluía cualquier posibilidad de que fuera empleada durante la larga luz del día del verano septentrional contra convoyes enemigos. En esta época del año, el enemigo siempre podía obtener información oportuna y precisa de cualquier movimiento realizado por*Tirpitz* a través del reconocimiento aéreo; y aparte de eso, ahora estaba en condiciones de brindar protección continua a sus convoyes en todo momento por medio de portaaviones.

El valor de tener el *Tirpitz* en el norte de Noruega residía, como antes, en el hecho de que con su presencia allí ató los pesados barcos enemigos a la zona del norte de Europa e impidió que fueran enviados a algún otro teatro de guerra.

Además *Tirpitz* también sirvió como protección contra cualquier aterrizaje enemigo en la zona. Tampoco había ningún otro escenario de guerra en el que pudiera haber sido empleada de manera útil. En cualquier caso, le habría resultado imposible emprender el largo viaje a casa a través del Mar del Norte sin ser detectada por el enemigo y sometida al ataque de fuerzas superiores marítimas y aéreas.

Una razón importante para estacionar *Tirpitz* en el norte de Noruega estaba el hecho de que siempre estaba disponible para ella una protección adecuada de los aviones de combate. En el

Traducido por Otrebla 2001

primavera y verano de 1944 fue sometida a frecuentes ataques aéreos. En uno de esos ataques en abril, llevado a cabo por aviones de un portaaviones británico, la superestructura de la cubierta blindada quedó parcialmente destruida, aunque la fuerza de combate del barco no se vio afectada.

En agosto, los británicos la atacaron con pesadas bombas de 6 toneladas, una de las cuales dañó gravemente *Tirpitz* 's arco.

Entonces di órdenes de que en el futuro *Tirpitz* se utilizaría simplemente como una batería flotante para la defensa del norte de Noruega. Ya no era posible mantenerla en condiciones de navegar. Solo el personal permanecería a bordo, ordené, como se requería para manejar los cañones. Para asegurarse de que no sucediera lo peor y *Tirpitz* zozobró como resultado de uno de estos ataques aéreos. Ordené que la atracaran en aguas lo menos profundas posible.

Al recibir estas instrucciones, el contralmirante Peters, al mando del grupo de batalla, procedió a buscar un lugar adecuado en uno de los fiordos cerca de Tromsö. Sin embargo, a lo largo de los lados irregulares y escarpados de los fiordos noruegos, no era fácil encontrar el agua poco profunda deseada. El almirante Peters trató de llenar los agujeros con arena. De esta forma la posibilidad de que el *Tirpitz* aún podría zozobrar se redujo al mínimo.

El 22 de octubre de 1944, aviones británicos y estadounidenses la atacaron nuevamente con bombas de 6 toneladas. Usando metralla, los cañones pesados del barco repelieron el ataque. Poco después de esto, la cobertura ofrecida por los aviones de combate se incrementó, a petición mía.

En la mañana del 12 de noviembre, un domingo, nuestro Servicio de Alerta de Incursión Aérea informó que aviones enemigos se acercaban una vez más al *Tirpitz.* Nuestros propios combatientes no aparecieron a tiempo, y *Tirpitz* se quedó sola para combatir el ataque con su armamento antiaéreo. El avión enemigo logró presionar a fondo su ataque. Quiso la mala suerte que todas las bombas especiales ultrapesadas cayeran sobre el costado de babor del barco, que resultó gravemente dañado; Además, estas bombas hicieron estallar grandes cráteres en el fondo del fiordo, lo que hizo posible que *Tirpitz* volcar, lo cual hizo. Los miembros de la tripulación que se estaban cubriendo bajo la cubierta blindada se encontraron atrapados. Se hicieron esfuerzos para liberarlos cortando las placas blindadas de acero del fondo del barco, pero solo unos pocos fueron rescatados.

Después de la pérdida del *Tirpitz* los barcos de superficie de la Armada alemana no pudieron seguir participando en la guerra en el mar. Aquí, de hecho, había una clara indicación de que el Air Arm se estaba convirtiendo en una amenaza cada vez mayor para los buques de guerra pesados; esta

Traducido por Otrebla 2001

fue un desarrollo que finalmente condujo al pago de los acorazados británicos y estadounidenses en 1957 y 1958.

Espero poder describir las actividades de los submarinos alemanes en el Ártico más tarde, cuando los registros necesarios estén disponibles para mí.

5. EL TEATRO DE OPERACIONES DEL MAR NEGRO

En su avance por el frente oriental, los ejércitos alemanes llegaron al Mar Negro en agosto de 1941, y en septiembre de 1942 toda la costa rusa de ese mar, con la excepción de la franja entre Tuapse y Batum en el sureste, estaba en manos alemanas. , de modo que el gran mar interior, más grande que el Báltico y bordeado por Rusia, Turquía, Bulgaria y Rumania, también se había convertido en un teatro de guerra.

La neutralidad turca impidió a las fuerzas navales de los países que no tenían litoral entrar en el Mar Negro a través de los Dardanelos y el Bósforo.

La Flota rusa del Mar Negro era muy superior a las pocas fuerzas navales ligeras que poseían nuestros aliados, los rumanos y los búlgaros.[25]

La Armada alemana, que, por supuesto, en ese momento no tenía fuerzas propias en el Mar Negro, al principio simplemente siguió la estela del Ejército que avanzaba y asumió las funciones de las defensas costeras y portuarias en los territorios conquistados. Cuando se hizo evidente en la primavera de 1942, sin embargo, que había un margen considerable para el empleo de fuerzas navales ligeras, el Gran Almirante Raeder organizó el traslado de buques adecuados desde el Mar del Norte y el Báltico, pasándolos primero por el Elba hasta como Dresde, luego por carretera a lo largo del*autopista* a Ratisbona y finalmente por el Danubio hasta el Mar Negro. En 1944, un gran número de E-boats, buscaminas a motor, lanchas de desembarco y submarinos habían seguido esta ruta de 1.500 millas de largo hacia el Mar Negro.

Pronto se hizo evidente que la flota rusa, aunque superior a la nuestra, no tenía intención de emprender operaciones a gran escala. Como resultado de esta actitud principalmente defensiva y los éxitos obtenidos por la Fuerza Aérea Alemana y las fuerzas navales alemanas e italianas contra los buques de guerra y la navegación mercante rusos, y gracias también a la ocupación de la península de Crimea por parte del Ejército, la iniciativa se mantuvo firmemente en las manos del Alto Mando Naval Alemán, a pesar de la inferioridad de nuestras fuerzas navales.

Que esto fue así se hizo particularmente evidente en 1943, cuando el vicealmirante Kieseritzky era almirante al mando de las fuerzas del Mar Negro. Con la asistencia de

Traducido por Otrebla 2001

su Jefe de Estado Mayor, el Capitán von Conrady, ya pesar de la mezquindad de las fuerzas a su disposición, llevó a cabo sus múltiples tareas con marcada capacidad organizativa y magistral habilidad táctica.

La Armada era responsable de las defensas costeras y portuarias: baterías costeras, minas, obstáculos y similares; sus E-botes al mando de los comandantes Bernbacher y Christiansen y sus submarinos al mando de los tenientes comandantes Rosenbaum y Petersen emprendieron una guerra ofensiva contra el enemigo; y además de todas estas actividades, tenía la importante tarea de transportar suministros para Crimea y los ejércitos en los frentes de Kuban y Mius y proteger la navegación entre Odessa, Constanza y el Bósforo. En 1943, por ejemplo, la Armada escoltó 2.030 buques con un tonelaje total de 1.350.000 toneladas.

A principios de 1943, a estas crecientes tareas de escolta se añadió la tarea de evacuar, a través del puerto de Kerch, nuestras fuerzas en el Cáucaso, cuya línea de retirada hacia el norte por tierra había sido cortada por la caída de Stalingrado y la reocupación de Rostov por los rusos en febrero de 1943. Para esta operación de emergencia, todos los buques de transporte y escolta disponibles se concentraron bajo el mando del contralmirante Scheurlen.

Entre finales de enero y finales de marzo, bajo el continuo ataque ruso, 105.000 hombres, 45.000 caballos, 7.000 vehículos de motor y 12.000 vagones fueron evacuados por mar.

A esta operación le siguió otra de naturaleza similar en septiembre de 1943, cuando hubo que evacuar la cabeza de puente de Kuban. 202,447 hombres, 54,664 caballos, 15,000 vehículos de motor, 20,000 vagones, 1,200 armas y 95,000 toneladas de provisiones del ejército fueron transportados de manera segura por la Armada.

Durante estas dos retiradas, el abastecimiento de Crimea y la protección de la navegación hacia y desde el Bósforo continuaron ininterrumpidamente. Como un escudo yacía Crimea, protegiendo estos convoyes. Mientras Crimea permaneciera en nuestro poder, había poco peligro de que los rusos atacaran nuestros convoyes y nuestros petroleros que transportaban petróleo al Egeo. En una conferencia el 16 de octubre de 1943, llamé la atención de Hitler sobre las consecuencias que inevitablemente tendría la pérdida de Crimea en la situación naval en el Mar Negro.

En una conferencia posterior en el Cuartel General del Führer el 27 de octubre de 1943, examinamos las posibilidades de abastecer a Crimea exclusivamente desde el mar y de evacuar nuestras fuerzas desde allí de la misma manera. Respondiendo a las preguntas de Hitler sobre el tema, le dije que con el envío disponible, la Marina podría transportar al menos 50.000 toneladas de provisiones por mes a Crimea por

Traducido por Otrebla 2001

el Ejército y que para la evacuación de 200.000 hombres deberíamos necesitar unos 80 días.

Hitler consideraba esencial mantener Crimea el mayor tiempo posible, porque, si se perdía la península, el frente ruso estaría en una proximidad peligrosa a los campos petrolíferos rumanos, y esto inevitablemente tendría repercusiones políticas y ejercería una gran presión sobre la lealtad. de Rumania y Bulgaria y sobre la neutralidad de Turquía. Al concluir la conferencia, Hitler decidió:

Si es posible, debe evitarse una evacuación de Crimea mientras exista alguna posibilidad de restablecer la situación en el sector sur del frente oriental. El embarque necesario debe mantenerse listo, independientemente de cómo vayan las cosas, ya que en todo caso será necesario con urgencia ya sea para el abastecimiento de la península o para la evacuación de las fuerzas en ella. El Ejército y la Fuerza Aérea deben reforzarse lo antes posible.

A principios de noviembre, los rusos reforzaron sus fuerzas estacionadas en el istmo de Perekop que une la península al continente; ya partir de entonces Crimea fue abastecida únicamente por mar y aire.

En una noche de niebla, los rusos aterrizaron y establecieron dos cabezas de puente al norte y al sur de la ciudad de Kerch. Aunque el ejército logró sellar las cabezas de puente, sus contraataques no lograron eliminarlas.

El peligro de que pudiéramos perder la ciudad de Kerch en un ataque de pinza de estas dos cabezas de puente, y con él toda Crimea, era grande. Solo evitando la acumulación rusa de cabezas de puente, llevada a cabo de noche a través del estrecho de Kerch, se podría evitar el peligro. Esto requirió un bloqueo permanente por la noche de ambas cabezas de puente, pero en el caso del norte de las dos, esto no fue posible, porque las aguas poco profundas impidieron que nuestras fuerzas ligeras se acercaran a una distancia efectiva. Pero la cabeza de puente sur en Eltigen fue bloqueada con éxito e ininterrumpidamente durante cinco semanas, tiempo durante el cual nuestras fuerzas navales bajo el mando del teniente comandante Klassman participaron en frecuentes acciones nocturnas y hundieron ocho cañoneras rusas, dos E-boat y cuarenta y tres barcazas y encendedores.

De este modo, la concentración rusa se paralizó por completo y, por lo tanto, el poder de combate de sus fuerzas disminuyó considerablemente. El 4 de diciembre, las tropas alemanas y rumanas lograron acabar con la cabeza de puente de Eltigen.

Traducido por Otrebla 2001

El vicealmirante Kieseritzky, cuyo liderazgo había contribuido en gran medida al éxito del bloqueo, no estaba destinado a vivir para ver esta victoria. Había muerto en un ataque a baja altura el 19 de noviembre mientras visitaba el puerto de Kamish Burun, que estaba siendo utilizado como base por nuestras fuerzas de bloqueo.

El 8 de abril de 1944, los rusos lanzaron sus ataques contra Crimea desde el norte y el noreste y lograron abrirse paso. Con el fin de garantizar la evacuación de nuestras fuerzas, ahora era esencial mantener Sebastopol el mayor tiempo posible.

Los contingentes navales en tierra, que estuvieron disponibles tan pronto como los rusos recuperaron las zonas costeras, se formaron en tres batallones que, al mando de los comandantes Hossfeld, Werner y Klemm, lucharon hasta el último momento para defender la cabeza de puente alemana en Sebastopol y nos dieron tiempo. para embarcar nuestras tropas.

El 20 de abril de 1944 había 125.000 tropas alemanas y rumanas en Crimea. De estos 116.000 hombres fueron evacuados por mar y aire antes del 12 de mayo.

Después de Crimea, los rusos atacaron el frente alemán y rumano a lo largo del Dniéster. Los rumanos no se mantuvieron firmes. Tras el colapso militar, Rumania se unió al enemigo el 25 de agosto de 1944. También Bulgaria nos abandonó. Turquía canceló el tratado de amistad Turco-Alemania.

En el Mar Negro, la guerra en el mar había llegado a su fin. Nuestros barcos allí fueron hundidos.

Como resultado de que Rumania se pasó al enemigo unos doscientos buques costeros, transportes y barcos hospitales, con tripulaciones alemanas y con soldados, heridos, refugiados y obreros de talleres de reparación alemanes a bordo, se encontraron aislados en el bajo Danubio.

En esta situación crítica, el Contraalmirante Zieb, que había estado a cargo de los astilleros y talleres navales en el Mar Negro, asumió por iniciativa propia el mando de estos barcos y puso en marcha el Danubio en un intento de penetrar en territorio que todavía estaba en manos alemanas. El 26 de agosto se encontró con su primer obstáculo en forma de baterías rumanas que custodiaban el río. Estos los silenció en un enfrentamiento que duró dos horas y en el que perdió 12 barcos y 350 hombres. A lo largo del viaje estuvo constantemente en acción contra las baterías rumanas y fue frecuentemente atacado por los rusos desde el aire.

Sin embargo, el 2 de septiembre había logrado atravesar el territorio controlado por el enemigo con la mayor parte de sus barcos y los hombres a bordo. Más de 2.600 heridos, la mayoría a bordo del barco hospital *Bamberg* y tres hospitales

Traducido por Otrebla 2001

encendedores, fueron de esta manera entregados de manera segura al cuidado de los Servicios Médicos Alemanes.

6. LA INVASIÓN DE NORMANDIA

Las fuerzas navales alemanas estacionadas en Francia y Bélgica, con la excepción de los submarinos, estaban bajo el mando del Grupo Naval Oeste, cuyo comandante en jefe era el almirante Krancke. Entre las fuerzas bajo su mando se encontraban los Eboats, las naves ligeras encargadas de la protección de las aguas costeras y los contingentes costeros que consistían principalmente en baterías costeras tripuladas por personal naval que custodiaban el tráfico costero costero y defendían la propia costa.

El mando de las defensas costeras en su conjunto en los países ocupados estaba en manos del Ejército. En Francia, desde marzo de 1942, estaban bajo el mando del mariscal de campo von Rundstedt, el comandante en jefe de West. Si bien los destacamentos navales de artillería costera y antiaéreos se mantuvieron por disciplina, adiestramiento, equipamiento y raciones a cargo de la Armada, fueron para fines operativos a las órdenes de los respectivos Comandantes del Ejército. El Grupo Naval, Oeste, por lo tanto, recibió sus órdenes, en lo que respecta a la defensa costera, del Comandante en Jefe, Oeste.

En noviembre de 1943, Hitler ordenó al mariscal de campo Rommel que inspeccionara las defensas costeras en Francia. El 12 de diciembre de 1943, fue nombrado Comandante en Jefe del Grupo de Ejércitos B y, al mando del Comandante en Jefe, Oeste, se encargó de las defensas costeras desde Holanda hasta el Golfo de Vizcaya.

En la construcción de defensas costeras, por lo tanto, la Armada participó solo en calidad de asesor.

Una potencia marítima que pretenda emprender una invasión siempre conserva la ventaja estratégica y táctica, ya que la elección de los puntos de desembarco permanece en *su*manos. Por lo tanto, para una potencia continental que debe defender su costa siempre es difícil decidir cuáles son los*Derecha* lugares en los que concentrar el peso principal de la defensa; porque ser igualmente fuerte a lo largo de la costa es imposible. La potencia continental también tiene que esperar, antes de poder tomar sus decisiones operativas, hasta que la potencia marítima haya elegido los puntos de aterrizaje.

Con el moderno equipamiento técnico - lanchas de desembarco especiales, rompeolas artificiales y muelles formados por cajones sumergibles y similares - a su disposición, y con su superioridad tanto en el aire como en el mar con poderosos cañones de largo alcance, las fuerzas angloamericanas tenían una amplia elección del aterrizaje potencial

Traducido por Otrebla 2001

lugares en el norte de Francia, Bélgica y Holanda.

El Ejército creía que la parte oriental del Canal, en el área de Somme, era el punto más probable en el que se podía anticipar una invasión, ya que, para el invasor, se argumentó, los siguientes debían ser los factores decisivos:

1. Deben capturarse los lugares de lanzamiento de las nuevas armas (V-Rockets). De estos los más peligrosos fueron los del Pas de Calais, que amenazaba a Londres.

2. Era esencial poder hacer una estocada rápida a través y en la parte trasera de las defensas costeras y de allí a París, con el fin de aislar toda la costa oeste del Sena, incluidas las bases de submarinos.

3. El área seleccionada para el aterrizaje debe ser tal que permita un rápido empujado a través de las regiones industriales franco-belgas hacia el corazón de Alemania, el Ruhr.

4. Cuanto más cerca estuvieran los puntos de aterrizaje de la costa inglesa, más cortos serían el levantamiento marítimo involucrado y más profunda sería la medida en que la cobertura aérea, incluidos los aviones de combate, podría penetrar en el interior de la zona de invasión.

5. Al lanzar la invasión al este de Le Havre, los invasores evitarían el un gran obstáculo natural, el río Sena.

A pesar de estas consideraciones estratégicas enumeradas por el Ejército y a pesar de todos los dispositivos técnicos modernos disponibles, la Armada, por razones de simple náutica, pensó que era poco probable que se seleccionara el área de Somme. La estructura de la costa aumentaría considerablemente las dificultades físicas de efectuar un desembarco; y además esa parte de la costa estaba totalmente expuesta a los vientos del oeste. Tampoco, desde el punto de vista naval, se creía que el enemigo intentaría aterrizar en la costa de Bretaña, con sus rocas y condiciones meteorológicas y marinas adversas. La Bahía de la Sena, señaló la Marina, con sus amplias playas de arena resguardadas del viento del oeste, poseía, en cambio, muchas ventajas desde el punto de vista del enemigo. Además, a pesar de los dispositivos modernos, los puertos artificiales y similares, un invasor que aterrizara en playas abiertas encontraría esencial asegurar un puerto adecuado en un estado de funcionamiento eficiente tan pronto como fuera posible después de que se hubieran establecido las cabezas de puente iniciales; y con eso en mente, la proximidad de Le Havre, pensó la Marina, era una razón adicional para considerar la Bahía de la Seine como un área probable.

Un segundo punto sobre el que nuestras concepciones básicas estaban en desacuerdo fue la

Traducido por Otrebla 2001

cuestión de dónde debería establecerse la línea defensiva principal. ¿Debería situarse directamente a lo largo de las playas con el objeto de repeler de inmediato cualquier intento de aterrizaje, o bien debería situarse bien en la retaguardia, donde, una vez que el enemigo estuviera en tierra, un empuje de fuerzas móviles podría aislarlos de sus suministros? en las playas y luego destruirlas?

La decisión sobre los mejores medios a adoptar en tierra recayó, por supuesto, en el Estado Mayor del Ejército. El mariscal de campo von Rundstedt, como yo mismo le oí decir, estaba a favor de permitir que el enemigo aterrizara y luego destruirlo con fuerzas móviles. Se dice que Rommel, por otro lado, insistió en que el Ejército debería desplegarse lo más cerca posible de la costa para poder atacar al enemigo de inmediato, mientras estaba en el proceso de intentar aterrizar.

La Armada se vio envuelta en esta controversia porque la decisión final afectó la ubicación de las baterías costeras y el almirante Krancke no estuvo de acuerdo con las opiniones expresadas por el Ejército. En su opinión, las baterías deberían sin duda estar ubicadas cerca de la costa, en posiciones desde donde pudieran atacar a un enemigo que se acercara a la costa con fuego directo en el momento más temprano posible y, lo más importante de todo, desde donde aún podrían continuar atacando. él en el momento más crítico de sus operaciones, es decir, mientras estaba en proceso de aterrizaje. Las armas, por lo tanto, tendrían que estar ubicadas de manera que pudieran incluir las propias playas en su campo de tiro. En principio, también, tendrían que estar ubicados de manera que pudieran traer *directo, dirigido* fuego para soportar, ya que cualquier bombardeo indirecto tendría pocas posibilidades de éxito contra objetivos que se mueven rápidamente en el mar.

El Ejército, por otro lado, pensó que las baterías costeras también deberían ubicarse más tierra adentro y emplear fuego indirecto, porque en cualquier posición cercana a la costa estarían expuestas a un peligro demasiado grande, particularmente desde el aire.

Yo mismo creía que deberíamos hacer todo lo posible para devolver al enemigo al mar en el momento en que sus hombres saltaran a tierra o su lancha de desembarco se acercara a la playa, en ese momento, es decir, cuando menos podía desplegar y usar sus fuerzas. . Si podíamos, teníamos que evitar que estableciera una cabeza de puente. La opinión de Krancke, de que las baterías debían estar colocadas de manera que pudieran llevar fuego directo y apuntado, me pareció correcta. Los disparos de esta naturaleza serían infinitamente más precisos y más efectivos que cualquier bombardeo indirecto. No veía que los cañones corrieran más peligro, especialmente desde el aire, en las proximidades de la costa que en las zonas de retaguardia.

Traducido por Otrebla 2001

En vista de la importancia de esta pregunta, presenté la opinión de la Marina sobre la ubicación de nuestras baterías costeras a Hitler en una de sus conferencias en el Cuartel General del Führer. Tras una testaruda discusión, que duró más de una hora y en la que contó con el apoyo de todos los generales del Cuartel General Supremo, Hitler se adhirió a sus propias ideas, que coincidían con las del Ejército.

Las escasas fuerzas de las que disponía el Comandante en Jefe, Grupo Naval Oeste, no podían mantenerse permanentemente en el mar como patrullas contra posibles desembarcos enemigos. Desde marzo de 1944, nuestros barcos habían sido constantemente detectados por el radar enemigo tan pronto como abandonaban el puerto y se habían visto expuestos muy rápidamente a los ataques aéreos y marítimos. Incluso las incursiones de los rápidos E-boats, por regla general, no lograron ningún resultado, ni en acción ni desde el punto de vista del reconocimiento, ya que, cuando llegaron a la mitad del Canal, invariablemente encontraron fuerzas enemigas superiores y se convirtieron en involucrado en acción con ellos. Las pérdidas y los daños que sufrimos fueron tan graves que incluso el mantenimiento de una línea de patrulla permanente, y mucho menos cualquier salida de reconocimiento a las aguas costeras enemigas, estaba fuera de discusión.

Este estado de cosas fue informado por Navy Group West al Comandante en Jefe, West, al Cuartel General del Führer y a mí, y todos lo notamos y aceptamos como inevitable. Por las mismas razones, el campo minado frente al estuario del Sena, cuyas minas se habían vuelto inofensivas con el paso del tiempo, no se había vuelto a colocar porque la flotilla minera, mientras se concentraba, había sido manejada con tanta severidad por el enemigo que los barcos todavía estaban en el muelle para su reparación. Tampoco se habían colocado todavía minas en la propia Bahía de la Sena, porque, en gran medida en contra de la voluntad del Grupo Naval Oeste, pero por orden expresa del Comandante en Jefe, Oeste y el Cuartel General del Führer, se debía dar prioridad a la costa al este de Le Havre.

Cuando los aliados desembarcaron en la bahía de la Seine en la noche del 5 al 6 de junio, no encontraron ningún campo de minas efectivo y no había patrulleras en el mar en la zona.

El comandante en jefe, Navy Group West, creía que este aterrizaje no era una distracción, sino la invasión en sí. Por lo tanto, envió esa misma noche la señal de código preestablecida a todas las formaciones navales bajo su mando, y todas las fuerzas navales disponibles fueron enviadas de inmediato al área de invasión.

Yo mismo recibí la noticia del desembarco en la bahía de la Seine hacia las dos de la mañana. Entre las cinco y las seis en punto, el almirante Voss, el representante naval en el Cuartel General Supremo, me llamó por teléfono y me dijo que

Traducido por Otrebla 2001

El cuartel general dudó en enviar todas las divisiones disponibles a la vez a la zona de invasión. Pedí que me comunicaran con el general Jodl y le dije que pensaba que se trataba de la verdadera invasión y que me parecía que nuestras contramedidas deberían ponerse en marcha con gran urgencia. Jodl respondió que el comandante en jefe, West, todavía tenía dudas sobre el tema. Volé de inmediato al cuartel general.

En la conferencia que siguió le dije a Hitler que, en mi opinión, dondequiera que aterrizara, el enemigo no intentaría en ningún caso desembarcar en la costa de Bretaña, y que las divisiones estacionadas en ese sector al menos podrían, por tanto, ser trasladadas de inmediato a Normandía. .

Como Comandante en Jefe de la Armada, no tenía voz en las operaciones del Ejército en la zona de invasión.

Las fuerzas navales ligeras alemanas se vieron enfrentadas a un enemigo muy superior. Teníamos treinta botes eléctricos, cuatro destructores y nueve torpederos. Los británicos y los estadounidenses, en cambio, se habían concentrado entre setecientos y ochocientos buques de guerra en la zona marítima de la invasión. Entre ellos se encontraban seis acorazados, dos monitores, veintidós cruceros, noventa y tres destructores, veintiséis escoltas de destructores, ciento trece fragatas y corbetas y una gran cantidad de botes eléctricos, cañoneras y otras embarcaciones.

Las fuerzas navales alemanas hicieron lo que pudieron y lograron incluso lograr algunos éxitos. Pero muy rápidamente la abrumadora fuerza de las fuerzas aéreas y marítimas enemigas les impidió participar en la batalla o los puso fuera de combate.

En vista de la situación extremadamente peligrosa que había surgido y las graves consecuencias que inevitablemente seguirían si los desembarcos del enemigo tenían éxito, ordené a los submarinos que operaran también en esta zona marítima fuertemente patrullada. De esa fase de nuestras operaciones me ocuparé en el Capítulo 21.

Como tercera y última contribución naval a nuestras operaciones contra la invasión, puse las armas de combate individuales. Uno de ellos fue el "torpedo de un solo hombre". En realidad, esto consistía en una pequeña nave parecida a un torpedo, tripulada por un solo hombre. A ella se le suspendió un torpedo convencional que podía ser disparado a voluntad por el encargado. Otro fue el 'Sprengboot', un pequeño bote cargado con una pesada carga explosiva que podía dirigirse hacia su objetivo mediante control indirecto. Manejadas con valiente determinación, estas armas también lograron hundir varios barcos enemigos.

Pero contra fuerzas enemigas muy superiores, estos pocos éxitos obtenidos por nuestra nave naval no pudieron, por supuesto, haber tenido ningún efecto material. Es más,

Traducido por Otrebla 2001

El dominio del aire por parte del enemigo rápidamente hizo imposible que nuestras naves recogieran las provisiones necesarias en cualquier base cercana al área de invasión, y no pasó mucho tiempo antes de que sus actividades se detuvieran.

Será de gran valor un estudio histórico de la invasión del norte de Francia, que sólo podrá realizarse cuando estén disponibles los diarios de guerra de mando de todos los servicios que participaron en ella. Sin embargo, hasta que se publique un trabajo de este tipo, intentar analizar en detalle las razones por las que la invasión tuvo éxito es una tarea que debe abordarse con gran cautela. Sin embargo, se puede decir con seguridad que la razón principal fue la abrumadora superioridad aérea que permitió al enemigo su total libertad de maniobra y nos despojó de la nuestra.

Todavía hay una serie de preguntas con respecto a la invasión que merecen consideración:

¿Cuál había sido el efecto, en nuestros preparativos defensivos y nuestros planes para repeler la invasión, del punto de vista del Ejército, basado puramente en consideraciones de estrategia militar de que el enemigo aterrizaría en la zona del Somme?

¿Cuál habría sido el efecto, en la preparación de nuestro sistema defensivo, la disposición de los ejércitos antes de la invasión y en el curso de las operaciones después del desembarco, si la opinión, sostenida por Rommel y la Armada, era esencial para Enfrentar y repeler al enemigo en las playas mientras estaba en proceso de desembarco, ¿había sido aceptado por unanimidad?

¿No podrían la Fuerza Aérea y la Armada, a pesar de la superioridad enemiga, haber hecho más en materia de reconocimiento el día antes de la invasión y durante la noche en que fue lanzada, justo en el período en que, debido a las mareas, un ¿El aterrizaje obviamente debe haber sido considerado más que probable?

¿Qué habría sucedido si Hitler, el Comandante en Jefe de Occidente y el Cuartel General Supremo se hubieran dado cuenta de inmediato de que el desembarco de Normandía era la operación principal?

En mi opinión, está dentro de los límites de la posibilidad que un examen objetivo de estas cuestiones pueda llevar a la conclusión de que, a pesar de la superioridad del enemigo en el aire, la invasión no tenía por qué tener éxito.

Sin embargo, una vez que tuvo éxito, nos enfrentamos a la guerra en varios frentes terrestres. La guerra ya no se podía ganar por la fuerza de las armas. Hacer la paz no era posible ya que el enemigo no tendría nada de eso hasta

Traducido por Otrebla 2001

Alemania había sido destruida.

Para los combatientes no había nada más que seguir luchando

7. EL TEATRO BÁLTICO DE LA GUERRA

En 1942, algunos submarinos rusos de Kronstadt lograron atravesar nuestros campos de minas en el interior del golfo de Finlandia y penetrar en el Báltico; pero lograron sólo un éxito menor, y nuestro tráfico de convoyes bastante considerable pasó de un lado a otro casi sin pérdidas.

En la primavera de 1943 logramos cerrar completamente el Golfo de Finlandia mediante redes de acero, que llegaban hasta el fondo del mar y que fueron colocadas por la Unidad de Defensa de Redes al mando del Capitán Tschirsch.

Los ataques de los submarinos rusos contra nuestro transporte cesaron por completo, hasta el otoño de 1944. Las importaciones de mineral de hierro de Suecia, el número bastante considerable de barcos dedicados al comercio normal y al transporte de hombres y suministros para el ejército, fluyeron a través del Báltico en forma constante. y corriente sin molestias.

El 9 de julio de 1944 participé en una conferencia sobre el deterioro de la situación en el frente ruso, a la que Hitler había convocado al mariscal de campo Modl, al teniente general Friessner y al general Ritter von Greim. Hitler me preguntó qué efecto tendría un avance ruso en la costa en las operaciones navales en el Báltico. Mi respuesta fue:

El control del Báltico es importante para nosotros. Es de gran importancia en lo que respecta a la importación del mineral de hierro de Suecia que tan urgentemente necesitamos para nuestro armamento, y es de vital importancia para los nuevos submarinos. El punto más occidental en el que podemos cerrar el golfo de Finlandia a la flota rusa se encuentra al este de Reval [Tallin]; la posesión de las islas bálticas desde este punto de vista es de igual importancia. Sin embargo, si el enemigo lograra abrirse paso hacia la costa más al sur, en Lituania, por ejemplo, o en Prusia Oriental, el golfo de Finlandia y las islas del Báltico perderían valor desde el punto de vista naval. Las bases navales enemigas en nuestra vecindad inmediata constituirían entonces una grave amenaza para nuestras importaciones de mineral de hierro, si no lo detuvieran por completo. e interferiría con el área de entrenamiento para nuestros nuevos Uboats. El objetivo principal que, en mi opinión, debe tener prioridad sobre todo lo demás, incluida incluso la evacuación de los Grupos de Ejércitos del norte, debe ser a toda costa evitar que los rusos se adentren en el mar. Una vez que lo hicieron, la exposición del flanco de nuestras líneas de comunicación marítimas a

Traducido por Otrebla 2001

un ataque desde sus bases aéreas en Lituania nos haría imposible continuar transportando suministros por mar para Finlandia y el grupo de ejércitos del norte.

Desde el punto de vista naval, por tanto, un avance directo al sur de Curlandia era el mayor peligro.

Para poder hacer una contribución naval al esfuerzo en tierra para evitar que los rusos se abrieran paso, formé el 2do Grupo de Batalla, que consistía en barcos tan pesados que todavía estaban en servicio. *Prinz Eugen, Luetzow, Scheer* y *Hipper* todos se utilizaron en el Báltico como barcos de entrenamiento, y varios destructores y torpederos, y lo pusieron bajo el mando del vicealmirante Thiele.

En agosto de 1944 los rusos llegaron a las costas del Báltico en el Golfo de Riga, el 2º Grupo de Batalla con sus cañones pesados ayudó al Ejército a hacer retroceder a los rusos. En los días que siguieron, mientras el frente ruso avanzaba, el 2º Grupo de Batalla brindó al Ejército todo el apoyo que pudo, y en marzo y abril de 1945 se unió el 3º Grupo de Batalla al mando del Vicealmirante Rogge.

A mediados de septiembre de 1944, Finlandia capituló y nuestros campos de minas y redes que habían sellado el golfo de Finlandia perdieron todo su valor. Los submarinos rusos aparecieron nuevamente en el Báltico, pero nuevamente lograron muy poco. Su aparición allí, sin embargo, y particularmente su presencia frente a la costa este de Suecia, por donde navegaban los barcos con mineral de hierro para Alemania, hizo que Suecia detuviera los suministros el 26 de septiembre de 1944.

Los rusos no hicieron ningún intento de enviar acorazados, cruceros o destructores al Báltico.

A medida que continuaba el avance ruso, se hicieron cada vez más demandas a la Armada alemana para llevar hombres y suministros a las fuerzas de nuestras fuerzas que habían sido aisladas o para emprender su evacuación, y todos los buques de guerra de superficie en el Báltico se involucraron cada vez más. en el proceso.

En estas actividades el suministro y evacuación del Ejército en Curlandia se convirtió en algo de especial importancia. El 9 de julio de 1944, le había dado a Hitler mi opinión sobre el efecto que tendría un avance ruso en la costa de Curlandia sobre la situación en el mar en el Báltico y, en lo que respecta al ejército alemán en Curlandia, en numerosos conferencias posteriores me había limitado únicamente a los problemas técnicos de su suministro y evacuación. No había expresado ninguna opinión sobre ningún otro aspecto de la situación.

Antes de la conferencia en la sede del Führer el 17 de marzo de 1945, el general

Traducido por Otrebla 2001

Guderian, el jefe del Estado Mayor, me dijo que la desagradable decisión de Hitler de retener Courland se había tomado en parte por consideraciones navales. Le respondí que estaba convencido de que la decisión de Hitler no había sido influenciada de ninguna manera por la situación en el mar y que si él, Guderian, tenía alguna duda sobre el tema, sentía que el asunto debería aclararse de inmediato. Ese mismo día Guderian expresó su reconocimiento de la situación en el frente oriental, le dije a Hitler que, desde el punto de vista de la Marina,

el control de Prusia Occidental seguía siendo, como siempre lo había sido, de importancia primordial y, desde el punto de vista de la situación en el mar, la defensa de Curlandia carecía de importancia. El transporte de suministros a Courland no era más que una carga para la Armada.

Hitler explicó entonces sus razones para no renunciar a Curlandia. Estos se basaron enteramente en las exigencias de la situación en tierra.

A las múltiples tareas de abastecimiento y evacuación que la Armada tuvo que realizar para el Ejército durante los últimos meses de la guerra se añadió la de evacuar a los refugiados de las provincias orientales de Alemania. Tendré más que decir sobre este tema en el capítulo 22.

Hasta el final de la guerra, los barcos de la Armada y la Marina Mercante estaban plenamente ocupados en la realización de estas tareas que les había impuesto la situación en tierra; y cuando llegó la capitulación, habían sido prácticamente aniquilados, principalmente desde el aire.

Traducido por Otrebla 2001

20. 20 DE JULIO DE 1944

Aprendo sobre la conspiración, la tendencia a sacudir la moral al principio, mi desaprobación como miembro de las fuerzas armadas, pero puedo tolerar motivos morales, alta traición.

LOS ACONTECIMIENTOS del 20 de julio continúan atrayendo la atención del público alemán y causando disensión entre nuestro pueblo. Nunca hemos tenido más necesidad de unidad que en este momento. Por lo tanto, sería bueno que se pudieran salvar las diferencias de opinión engendradas por estos hechos. Pero antes de que se pueda hacer eso, debe existir una buena voluntad mutua y un deseo sincero de parte de todos de apreciar las opiniones y puntos de vista de quienes no están de acuerdo con ellas. Solo la verdad y un intento honesto de abordar el problema sin pensar en la conveniencia política actual nos permitirán cerrar la brecha.

En cualquier examen del 20 de julio, el primer punto que debe decidirse es si las conclusiones a extraer deben basarse en motivos humanitarios y morales o en motivos de justificación política. También es necesario definir claramente el punto en el que tal acto puede tener alguna justificación humanitaria o moral.

Al mediodía del 20 de julio, el vicealmirante Voss me llamó por teléfono a mi puesto de mando en Lanke, al norte de Berlín, desde el cuartel general del Führer en Prusia Oriental y me dijo que era esencial que yo fuera al cuartel general de inmediato, y agregó que no podía darme explicaciones. el telefono.

Cuando llegué allí a última hora de la tarde, Voss y el contraalmirante von Puttkamer, el ADC naval de Hitler, me informaron que un grupo de oficiales del Estado Mayor del Ejército de Reserva había atentado contra la vida de Hitler. El tamaño, la composición y los objetivos de este grupo de oposición me eran completamente desconocidos. Me sorprendió mucho tanto la existencia de tal conspiración como el intento de asesinato. Mi primera reacción fue de incredulidad de que los oficiales pudieran decidirse, en tiempos de guerra, a hacer tal cosa. Déjame explicarte cómo me sentí en ese momento.

En todas partes, nuestras fuerzas armadas estaban enfrascadas en una lúgubre lucha con enemigos de

Traducido por Otrebla 2001

sin. En el este, en el sur y en el oeste estaban siendo presionados casi hasta el punto de ruptura, y en el este, sobre todo, se esforzaban desesperadamente por evitar que Europa del este y Alemania fueran invadidos por las hordas rusas. En la guerra en el mar, los submarinos, que sufrieron grandes pérdidas, lucharon con un autosacrificio deliberado y sin perspectivas de éxito visible. Su único objetivo podría ser atar innumerables fuerzas enemigas que de otro modo podrían usarse contra la propia Alemania, fuerzas que incluían un gran número de bombarderos pesados de cuatro motores que de otro modo se habrían convertido en ataques aéreos contra nuestra población civil.

Alemania, entonces, era como una fortaleza sitiada, difícil para mantener a raya a sus enemigos. Cualquier conflicto dentro de la propia fortaleza no podía sino afectar y debilitar sus esfuerzos contra los sitiadores del exterior. El frente mismo probablemente colapsaría, y la derrota completa se produciría rápidamente.

Si el atentado contra la vida de Hitler hubiera tenido éxito, inevitablemente habría resultado una guerra civil. Los conspiradores no podían contar con ningún apoyo digno de mención entre las tropas en la propia Alemania, y sin él no habrían tomado y retenido el poder.

Las masas del pueblo alemán seguían firmemente detrás de Hitler. No tenían ni idea de los hechos que conocía el grupo de oposición y que les habían llevado a actuar. Tampoco podría haberse roto o usurpado el poder del estado nacionalsocialista simplemente eliminando a Hitler. Sin duda, las distintas organizaciones del Partido se habrían alzado en armas contra el nuevo Gobierno y el caos interno habría sido el resultado inevitable.

Todo esto solo podría debilitar nuestro poder de resistencia en el frente. El transporte de hombres y suministros se habría desorganizado si no se hubiera paralizado por completo. En estas circunstancias, ¿cómo podía esperarse que los hombres de las fuerzas armadas hicieran otra cosa que oponerse a cualquier intento de revolución interna?

En la guerra, los oficiales se ven obligados una y otra vez a pedir a sus hombres que arriesguen sus vidas. ¿Cómo, entonces, podrían aprobar un hecho que, por decir lo mínimo, debe debilitar la fuerza de combate en el frente y poner la vida de sus hombres en mayor peligro que nunca?

Así veía las cosas en ese momento y, como Comandante en Jefe de mi servicio, actué en consecuencia. Era imperativo pisotear lo más rápidamente posible cualquier cosa que pudiera sacudir la moral de la Armada y socavar así su voluntad de continuar la lucha contra nuestros enemigos externos. Como miembros de las fuerzas armadas, seguir luchando era su único deber; la mía era hacer todo lo posible para mantener su

Traducido por Otrebla 2001

determinación y disposición para hacerlo. En ninguna circunstancia podía permitir que cualquier muestra de incertidumbre por mi parte hiciera vacilar a los que estaban debajo de mí. Por lo tanto, en la noche del 20 de julio transmití a la Armada y expresé mi inequívoca desaprobación del intento*golpe.*

¿Cómo me ven las cosas hoy?

Durante la guerra, la Armada se vio menos afectada por el liderazgo personal de Hitler que el Ejército. Para él, la guerra en el mar era algo extraño y siniestro. En las últimas etapas de la guerra se abstuvo de intervenir en los asuntos navales. No surgió, por tanto, entre él y la Armada ninguno de esos choques de opinión que inevitablemente se produjeron, como resultado de su mando directo del Ejército, entre él y el Estado Mayor. La Marina tampoco vio ni escuchó nada sobre los efectos de las actividades de Himmler detrás del frente oriental y muchas otras fechorías, todas las cuales probablemente eran bien conocidas por varios generales y sus oficiales de estado mayor. También la Armada, concentrada ya sea en el mar o en los puertos navales, tenía menos de esos puntos de contacto con el Partido y sus organizaciones, donde bien podrían producirse fricciones entre ellos, que el Ejército.

Como resultado, los oficiales y oficiales de la Marina, salvo dos excepciones, no habían tenido conexión ni con el grupo de oposición ni con la planificación y preparación de su complot.

Por otro lado, si hubo hombres y mujeres alemanes dispuestos en su oposición a llegar al extremo de cometer alta traición porque creían concienzuda y firmemente que solo así podrían salvar a su país de Hitler, no creo que pueda negarles el derecho moral a hacerlo, sobre todo porque ya eran conscientes de las atrocidades que hoy conocemos todos.

Además, si estaban tan convencidos de que estaban preparados, si fuera necesario, para cometer un asesinato político, todavía puedo simpatizar con su actitud, siempre que estuvieran dispuestos a arriesgar sus propias vidas para lograr su objetivo. Ante la propia conciencia, la disposición a sacrificar la propia vida puede considerarse una expiación por el asesinato.

Si bien, entonces, apruebo los motivos morales de los conspiradores, particularmente porque estaban al tanto de los asesinatos en masa que habían sido cometidos por el régimen de Hitler, no puedo evitar preguntarme cómo habría actuado yo mismo si hubiera sabido de la enormidad de los crímenes perpetrados por el sistema nacionalsocialista.

Traducido por Otrebla 2001

Estoy seguro de que hubo cosas que, en principio, nunca hubiera tolerado y a las que me hubiera opuesto lo mejor que pude.

Pero lo que yo, como miembro responsable de las fuerzas armadas de un país en guerra, habría hecho, de hecho, no puedo decirlo.

No es posible hacer suposiciones ni afirmaciones sobre el tema; y sería inútil intentar hacerlo.

Si el intento de asesinato del 20 de julio estaba políticamente justificado y si, de haber tenido éxito, la historia lo habría juzgado así, es otra cuestión.

Hoy ya no hay duda de que los conspiradores cometieron una grave falta en sus expectativas sobre las repercusiones políticas en el exterior. La exigencia de rendición incondicional de nuestros enemigos se habría mantenido inalterada. Todo derramamiento de sangre no habría cesado de inmediato con la muerte de Hitler, como muchos creían. Pero aquí, nuevamente, no tiene mucho sentido tratar de conjeturar lo que podría haber sucedido. En cualquier caso, parece probable que la disensión interna, el debilitamiento y el colapso final de la resistencia en los frentes de batalla, los ataques aéreos, la rendición incondicional, la toma de prisioneros de millones de nuestros hombres en los lejanos frentes orientales, la sobrecarga de Alemania oriental y la deportación de sus habitantes por los rusos todavía habrían sido las causas de mucho derramamiento de sangre, incluso si el atentado contra la vida de Hitler hubiera tenido éxito.

Sigo creyendo, como creí en ese momento, que los conspiradores estaban bastante equivocados en su evaluación de lo que esperaban lograr. Si hubieran tenido éxito en llegar al poder, no podrían haber evitado ni la derrota ni las consecuencias de la derrota. Cómo habría sido esa derrota, en comparación con la que nos sobrevino en mayo de 1945, es una cuestión completamente abierta.

Sin embargo, lo más probable es que hubiera surgido una leyenda de que nuestro colapso había sido causado únicamente por el acto de traición de los asesinos y que la guerra podría haber llegado a una conclusión satisfactoria si sólo Hitler hubiera permanecido con vida.

Creo que la aparición de tal idea habría desgarrado al pueblo alemán con más ferocidad que una diferencia de opinión el 20 de julio de hoy.

¡Cuánto más difícil hubiera sido entonces el proceso de regeneración! ¡Cuánto más difícil le habría resultado al pueblo alemán alcanzar ese estado de autoevaluación, compatible con su posición y que es el primer paso esencial hacia la estabilización interna y un comportamiento adecuado hacia otras naciones!

Siempre que estén dispuestos y demuestren que están dispuestos a arriesgar su vida por

Traducido por Otrebla 2001

En aras de sus convicciones, creo que sería un error condenar a los hombres porque, ante el llamado urgente de la conciencia y con la firme convicción de que con sus acciones pueden salvar a su país, deciden recurrir a la oposición, la alta traición y el asesinato.

Pero sería igualmente incorrecto lanzar reproches a hombres que se mantuvieron fieles a su juramento y que, de igual buena fe, se mantuvieron firmes en su deber y su determinación de seguir luchando.

Y finalmente sería un error dotar a cualquiera de las dos concepciones del glamour de una leyenda. Siempre habría una parte de la gente que se negaría a aceptarlo. Eso no cerraría una brecha; solo lo ensancharía.

Ya he declarado, y repito, que, en determinadas circunstancias y desde el punto de vista moral y humanitario, puedo considerar la alta traición con cierto grado de comprensión y simpatía. Pero debo añadir que considero inicua la traición de secretos militares al enemigo. Quien lo hace transgrede los límites de las normas éticas y morales aceptadas.

Hay alguna justificación para el hombre que se rebela contra la persona del jefe de Estado a quien considera responsable de las desgracias de su país. Pero en ningún caso tiene justificación para arrogarse el derecho de poner en peligro o enviar deliberadamente a la muerte a compatriotas que no tienen más influencia en la acción del gobierno que él mismo, pasando al enemigo y contribuyendo así a la caída de su gobierno. propio país. El traidor de los secretos militares es un paria, despreciado por todos los hombres y todas las naciones. Incluso el enemigo al que sirve no lo respeta, sino que simplemente lo usa. Cualquier nación que no sea inflexiblemente unánime en su condena de este tipo de traición está socavando los cimientos mismos de su propio estado, cualquiera que sea su forma de gobierno.

Traducido por Otrebla 2001

21. LA GUERRA DE SUBBOTES DESDE MAYO DE 1943 HASTA EL FIN

Necesidad de continuar la campaña de submarinos: nuevas armas, armamento AA, torpedos acústicos, búnkeres para submarinos, amenaza del aire, ataques en el mar, 'trampa de aviones', pérdida de submarinos, los 'Schnorchel', submarinos y la invasión de Normandía, ofensiva en aguas enemigas, un nuevo tipo de submarino.

Los acontecimientos de mayo de 1943 habían demostrado sin lugar a dudas que la organización antisubmarina de las dos grandes potencias marítimas era más que un rival para nuestros submarinos. Tendrían que pasar meses antes de que este último pudiera equiparse con las armas mejoradas que se estaban desarrollando y produciendo, y los nuevos barcos con alta velocidad submarina no se podían esperar hasta finales de 1944.

En junio de 1943 me enfrenté a la decisión más difícil de toda la guerra. Tuve que decidir si retirar los barcos de todas las áreas y cancelar la guerra de submarinos, o dejarlos continuar las operaciones en alguna forma adecuadamente modificada, independientemente de la superioridad del enemigo.

Alemania estaba a la defensiva en todos los frentes. El Ejército participó en una serie de batallas defensivas reñidas. Los ataques aéreos contra la propia Alemania se estaban volviendo cada vez más severos. En estas condiciones, ¿qué efecto tendría el abandono de la campaña de submarinos en nuestra situación de guerra en su conjunto? ¿Podríamos permitirnos el lujo de abandonarlo? ¿Estábamos justificados, en vista de nuestra inferioridad, al pedir a nuestros submarinos que continuaran la lucha desigual?

La guerra de los submarinos había obligado a las dos potencias marítimas a concentrar su envío en convoy. Según ellos mismos, esto solo absorbió hasta un tercio más de tonelaje bruto del que se habría requerido si los barcos navegaran de forma independiente, a su mejor velocidad, por la ruta más corta sin tener que esperar a otros barcos del convoy y luego proceder a una determinada ruta. punto de reunión.

Traducido por Otrebla 2001

Además, la llegada simultánea de varios barcos en convoy provocó retrasos en la carga y descarga, lo que volvió a provocar un desperdicio de tonelaje disponible. Las defensas antisubmarinas de las potencias marítimas fueron servidas por miles de destructores y buques de escolta, y miles de aviones se dedicaron a cazar los submarinos dondequiera que se encontraran.

Todo esto requirió una vasta red de instalaciones de astilleros, depósitos, bases, estaciones aéreas con todo el personal de servicio en tierra necesario, todo un ejército de trabajadores civiles y una gran cantidad de material. La provisión de todo esto requirió una gran cantidad de capacidad productiva. Si se abandonara la campaña de los submarinos, todo esto estaría disponible para su uso contra nosotros en otros lugares.

Para dar solo un ejemplo: ¿íbamos a permitir que la flota de aviones bombarderos que actualmente participan en operaciones contra los submarinos se utilice a partir de entonces para ataques aéreos contra Alemania y que inflija aún más e incalculables bajas a la población civil alemana? ¿Podría el submarinista hacerse a un lado como espectador, diciendo que no había nada que pudiera o haría y diciéndoles a las mujeres y los niños que debían aguantarlo?

Por otro lado, no había ninguna duda de que, si seguíamos adelante, las pérdidas de submarinos se elevarían a una altura espantosa, a pesar de todo lo que pudiéramos hacer para acelerar las mejoras en su equipo defensivo y brindarles una protección efectiva. Una continuación de la campaña de submarinos implicaría un autosacrificio seguro y deliberado.

Finalmente llegué a la amarga conclusión de que no teníamos más opción que seguir luchando. El brazo de submarinos no podía quedarse solo a un lado y ver el ataque, del que hasta entonces había soportado la peor parte, ahora caer con toda su furia como una carga adicional sobre los otros servicios de combate y la población civil.

Por otra parte, si una vez interrumpimos la pelea, no deberíamos poder retomarla cuando los nuevos barcos estén disponibles. Una pausa de esa naturaleza era algo que la moral de las mejores tripulaciones no podía soportar; y finalmente, tuvimos que mantenernos enfrentados al enemigo, ya que, sin un conocimiento preciso y actualizado de sus tácticas, tendríamos que empezar de nuevo desde el principio con una grave desventaja.

La pregunta era: ¿apreciaría el propio U-boat Arm la amarga necesidad de continuar una campaña en la que ya no hubiera ninguna posibilidad de éxito importante, y estaría dispuesto a hacerlo con un espíritu de abnegada devoción al deber?

Llamé a una conferencia en el Cuartel General del Oficial Superior, Submarinos (Oeste), Capitán Roesing, con los comandantes de las flotillas con base en la Bahía.

Traducido por Otrebla 2001

de Bizkaia. Eran el comandante Lehmann-Willenbrock, novena flotilla, el comandante Kuhnke, décima flotilla, el comandante Sohler, séptima flotilla, el comandante Schultz, sexta flotilla y el comandante Zapp, tercera flotilla. Todos eran capitanes de submarinos experimentados y probados y estaban en estrecho contacto con sus tripulaciones; ante ellos les planteé mi problema.

En la conferencia que siguió fueron unánimes tanto en su convicción de que la campaña debía continuar como en su confianza en que la gran mayoría de las tripulaciones estaría de acuerdo con la decisión. El brazo de submarinos demostró que su confianza estaba plenamente justificada y, hasta el final de la guerra, luchó con una determinación inquebrantable.

Lo que se requería a continuación sobre todo era acelerar el proceso de mejora del equipamiento de los submarinos.

En el campo más importante, el radar, creamos una Dirección Científica del Cuartel General Naval y tuvimos la suerte de que el profesor Kuepfmueller la presidiera. Su tarea más urgente era, en cooperación con el Centro de Investigación del Gobierno y los expertos relevantes del mundo científico e industrial, producir para los submarinos un nuevo receptor de búsqueda con una mayor variedad de frecuencias, que les permitiera seleccionar aumentar más las señales de localización del enemigo y, por lo tanto, brindar más seguridad contra un ataque sorpresa.

En segundo lugar, en orden de prioridad, estaba la provisión de armamento AA más fuerte, para hacer que los barcos estuvieran menos indefensos contra los ataques por sorpresa desde el aire y para permitirles, si era demasiado tarde para sumergirse, mantener a raya al enemigo.

Con la ayuda de Speer, el desarrollo y la producción de la tercera mejora básica en el armamento de submarinos, el torpedo acústico, avanzó a tal velocidad que el torpedo estuvo disponible para operaciones en agosto de 1943 en lugar de en el otoño de 1944, como se había hecho. previsto.

Era difícil estimar de antemano hasta qué punto estas nuevas armas fortalecerían el poder de combate de los submarinos. Su efecto real quedará claro a partir del siguiente relato de las operaciones posteriores de submarinos.

Fue poco después de haber zarpado o poco antes de llegar a sus bases en el Cantábrico cuando los barcos se vieron expuestos al mayor peligro, tanto porque era aquí donde el enemigo había organizado su mayor concentración de aviones, y porque las bases mismas estaban siendo sometidas a constantes ataques aéreos.

El 25 de octubre de 1940 se me ordenó que me presentara ante Hitler, que estaba cerca de

Traducido por Otrebla 2001

París a la vuelta de su encuentro con Franco. Hitler me preguntó qué tipo de refugios se necesitaban, en mi opinión, para proteger a los submarinos en la costa de Bizkaia contra ataques aéreos. Le dije que los barcos en el puerto solo estarían adecuadamente protegidos si estuvieran debajo de concreto, ya sea a flote o en dique seco. Los talleres que los atienden, agregué, también tendrían que ser protegidos de la misma manera.

Hitler dijo que se ocuparía de que el trabajo estuviera listo y que yo no necesitaba dar más pasos; y, de hecho, todo lo que hice fue informar el resultado de esta conversación al Gran Almirante Raeder.

Unos días después, el Ministro, Dr. Todt, vino a verme para establecer prioridades, tipos y números de corrales de submarinos que se construirían en las distintas bases.

La realización de esta tarea verdaderamente gigantesca fue confiada por la OT, la Organización Todt, a Herr Dorsch, un arquitecto del gobierno, y él y sus colaboradores la completaron en un espacio de tiempo asombrosamente corto. A finales de 1941, los barcos en Lorient y La Pallice estaban completamente cubiertos, a mediados de 1942 se completaron los corrales en Brest y St Nazaire, y los de Burdeos se terminaron solo un poco más tarde. Eckhardt, el constructor principal del Cuartel General Naval, también erigió bolígrafos del mismo tipo, aunque en menor número, en la propia Alemania.

Fue un gran error por parte de los británicos no haber atacado estos corrales desde el aire mientras estaban en construcción detrás de cajones herméticos y eran particularmente vulnerables. Pero el Comando de Bombarderos británico prefirió asaltar ciudades en Alemania. Una vez que los submarinos estuvieron en sus corrales de hormigón, fue demasiado tarde.

Sin embargo, a principios de 1943, cuando la Batalla del Atlántico se encontraba, desde el punto de vista británico, en su etapa más crítica, el Gabinete de Guerra británico, desestimando sus dudas previas de que se infligirían bajas a la población civil francesa, decidió lanzar una ofensiva aérea contra ciudades e instalaciones francesas en las proximidades de las bases de submarinos.

Estas incursiones, que redujeron prácticamente a ruinas los barrios residenciales de los desafortunados puertos marítimos franceses, no tuvieron ningún efecto en las instalaciones de reparación de submarinos. Sólo en un caso aislado el techo de un corral, que aún no había recibido el refuerzo previsto, resultó gravemente dañado y casi atravesado por una bomba extrapesada, sin que, sin embargo, se produjeran más daños.

A pesar de que los submarinos estaban seguros contra los ataques aéreos en sus bases, se vieron fuertemente presionados por los aviones enemigos tan pronto como emergieron al Golfo de Vizcaya. Gracias a la debilidad de nuestras propias fuerzas aéreas no habíamos ganado

Traducido por Otrebla 2001

comando del aire en el área costera inmediatamente frente a nuestras bases atlánticas, y el comando de submarinos se enfrentó constantemente con el. problema de cómo hacer que nuestros barcos atraviesen estas aguas con un mínimo de pérdida.

El 22 de mayo de 1943, *U-441* (El teniente comandante Goetz von Hartmann), el primer barco que se convirtió como resultado de nuestras deliberaciones en una 'trampa para aviones', zarpó de Brest. Estaba armada con dos de 2 cm. cuatro cañones y uno semi-automático 3·7 cm. cañón de disparo rápido, y su tarea era "no ahuyentar los aviones, sino derribarlos". Esperábamos que una vez que este tipo de submarino AA los hubiera manejado severamente varias veces, los aviones británicos perderían su entusiasmo por atacar submarinos en la superficie, o al menos se les hubiera hecho sentir que se había convertido en un submarino mucho más peligroso. negocio riesgoso.

Al principio, todo parecía ir según lo planeado. El 24 de mayo de 1943, un Sunderland lanzó un ataque a baja altura sobre *U-441* y fue derribado. Sin embargo, debido a una parada en el cañón cuádruple de popa, la aeronave había podido lanzar sus bombas antes de estrellarse, y *U-441* ella misma resultó dañada y tuvo que regresar a la base.

El 8 de junio de 1943, *U-758* (Teniente Feindt) fue el primero de los submarinos recién armados en luchar en una acción con aviones transportados por portaaviones. El informe de su capitán sobre la acción dice lo siguiente:

1918. Un avión monomotor, tipo Lysander, lanzó un ataque a baja altura desde estribor. Abrió fuego y anotó una gran cantidad de impactos mientras la aeronave estaba en su camino. Se dio la vuelta en peligro y arrojó cuatro bombas de aproximadamente 200 libras, que cayeron a unas 200 yardas en la viga de estribor. La aeronave dejó caer una boya de humo cerca y voló de regreso a su formación.

Continué hacia el suroeste a toda velocidad. Dos aviones más, un Lysander y un Martlet, tomaron el relevo del dañado Lysander. Rodearon el barco a una distancia de 4.000 a 5.000 yardas ya una altura de 10.000 pies, pero no hicieron ningún intento de atacar. Nos dispararon ráfagas ocasionales, pero no dieron un golpe.

1945. Una nueva máquina, también un Martlet, lanzó un ataque de vuelo bajo, disparando a medida que se acercaba, desde estribor. El enemigo recibió una gran cantidad de impactos, se apartó con fuerza cuando estaba sobre mi popa y lanzó cuatro bombas, que cayeron a unas 25 yardas a popa de nosotros. Emitiendo espesas nubes de humo negro, el avión se estrelló en una curva poco profunda en el mar. Descubrir que con disparos puedo obligar a los aviones bombarderos a mantenerse a 3.000 o 4.000 yardas de distancia. Varias máquinas que habían comenzado su rodaje se volvieron a una distancia de 2,000 o 3,000 yardas.

Traducido por Otrebla 2001

2000. Ataque de vuelo bajo por dos Mustangs. Se observaron varios impactos en ambos aviones. Uno, obviamente dañado, volvió a su formación. Fue aliviado de inmediato por un nuevo luchador.

Dos de los de 2 cm. las automáticas han recibido impactos directos y están dando problemas. Engranaje de elevación y desplazamiento del montaje de pistola única bloqueado. 11 hombres (tripulantes de armas y vigías) han resultado levemente heridos. Decidió bucear.

Como resultado de estos dos compromisos, nos sentimos justificados para concluir que nuestro nuevo armamento AA para submarinos estaba dando resultados positivos.

Algún tiempo antes habíamos descubierto que, con su armamento AA aumentado y un uso coordinado de armas, los submarinos que avanzaban en compañía a través del Golfo de Vizcaya habían podido obligar a los aviones atacantes a dar la vuelta, o al menos evitarlos. de lanzar sus bombas con cualquier grado de precisión. Este hecho, combinado con las lecciones que habíamos aprendido de la 'trampa de aviones'*U-441,* nos hizo decidir a finales de mayo poner a prueba el principio de que durante el paso por los submarinos de la bahía procederían en compañía.

Los primeros informes recibidos hasta el 10 de junio por U-boat Command fueron alentadores. Algunos grupos habían atravesado la bahía sin ser molestados, otros, con su mayor poder de fuego, habían podido repeler ataque tras ataque de aviones enemigos.

Pero al cabo de quince días, el enemigo había comenzado a tomar la medida de estas nuevas tácticas. Si una aeronave avistaba un grupo de submarinos, permanecería mucho más allá del alcance del fuego AA pero lo suficientemente cerca como para evitar que los submarinos se sumergieran y, por lo tanto, se arriesgaría a ser atacado y bombardeado en el proceso. Luego, tan pronto como llegaran aviones adicionales a la escena, se realizaría un ataque concertado.

Un grupo de cinco barcos que se dirigían hacia el exterior, por ejemplo, después de haber repelido varios ataques aislados, se encontró repentinamente bajo el fuego de cuatro cazabombarderos al mismo tiempo. *U-155* y *U-68* sufrieron tantas bajas entre sus tripulaciones que se vieron obligados a regresar a la base.

Este incidente demostró que se había vuelto demasiado peligroso continuar todo el día en la superficie. En consecuencia, volvimos al viejo principio de navegar sumergidos de día y solo salimos a la superficie para recargar baterías. Si se descubrió que la actividad del aire era particularmente grande, la recarga se posponía hasta el anochecer.

A finales de junio de 1943, el Almirantazgo británico reforzó el anillo de bloqueo.

Traducido por Otrebla 2001

alrededor del Golfo de Vizcaya con una serie de grupos antisubmarinos especializados; y como consecuencia, las pérdidas en el Cantábrico, que, en comparación con mayo, habían disminuido muy considerablemente en junio, gracias a los barcos que navegaban en compañía, ahora volvieron a subir. Siempre que un barco se veía obligado a salir a la superficie para recargar sus baterías, los aviones dirigían a los grupos antisubmarinos hacia él, y no teníamos fuerzas de superficie a nuestra disposición para ahuyentar a estos intrusos que operaban cerca de nuestras bases de submarinos.

Todo lo que pudo hacer el comando de submarinos fue transmitir a los barcos la información diaria que estuviera disponible con respecto a las concentraciones de bloqueo del enemigo en el mar y en el aire; e incluso esto tuvo que limitarse a información basada en nuestro propio reconocimiento aéreo o que pudiera deducirse mediante señales de radar interceptadas.

Los resultados de la segunda fase de nuestras operaciones de 'trampa de aviones' no fueron satisfactorios.

El 11 de julio *U-441* se comprometió con tres cazabombarderos en el Golfo de Vizcaya. Aunque un avión fue derribado en llamas y a pesar de que su puente estaba protegido por placas blindadas, *U-441* Sufrió bajas tan graves por la corriente continua de fuego a la que fue sometida: diez hombres murieron y trece, incluido el capitán, resultaron gravemente heridos que tuvo que interrumpir la acción. Aprovechando una fugaz oportunidad, logró sumergirse sin ser bombardeada. El cirujano del barco, el Dr. Pfaffinger, un regatista aficionado entusiasta y eficiente, consiguió llevar el barco a salvo a Brest.

Tan pronto como ella llegó, un gran número de hombres de la reserva de tripulaciones de repuesto se ofrecieron como voluntarios para reemplazar las bajas sufridas y llevarla nuevamente al mar.

Sin embargo, en lo que respecta al comando de submarinos, esta acción mostró claramente que un submarino era un arma pobre con la que luchar contra los aviones, y se abandonaron todas las modificaciones posteriores de los submarinos como "trampas para aviones".

Aunque hubo un cierto número de objeciones a los submarinos en la travesía del Golfo de Vizcaya en compañía, en general, las ventajas superaron a las desventajas. De todos los barcos que pasaron por la bahía entre el 1 de julio y el 20, el 75% había navegado en compañía; de ellos sólo se perdieron tres barcos. Sin embargo, del otro 25 por ciento que hizo el paso de forma independiente, cuatro se hundieron.

A finales de julio de 1943 había dos grupos de submarinos listos para hacerse a la mar. Como, en ese momento, algunos de nuestros destructores estaban disponibles, ordené que

Traducido por Otrebla 2001

deben escoltar los barcos hasta los 8 ° de latitud. Más allá de ese punto, dejé a discreción de los capitanes interesados decidir si debían proceder de forma independiente o en compañía. Decidieron lo último.

Sin embargo, al día siguiente, un barco informó que estaba en acción con cinco aviones enemigos a 150 millas al norte del cabo Ortegal en la costa norte de España. Se enviaron de inmediato nueve JU88 en su ayuda, pero no tenían combustible suficiente para llegar al lugar y tuvieron que regresar. Al mismo tiempo, cuatro submarinos más en el golfo de Vizcaya informaron que estaban siendo atacados por aviones y que las fuerzas navales enemigas se encontraban en las inmediaciones. Tres grandes torpederos alemanes, los únicos buques de guerra que teníamos, fueron enviados inmediatamente en su ayuda.

Este parecía ser el esfuerzo más decidido que el enemigo había hecho hasta ahora para bloquear las salidas de nuestras bases, y por lo tanto, ese mismo día, 2 de agosto, decidí detener todas las salidas de submarinos hasta que el resultado de la acción y el destino. de los barcos que participaron en él se dio a conocer.

Los torpederos alemanes navegaban a toda velocidad con la ayuda de un submarino que había sido dañado y era capaz de sumergirse solo en una medida muy limitada. Cuando escuchó el ruido de las hélices de los torpederos cerca del lugar de encuentro, el bote salió a la superficie. Vio mástiles y se dirigió hacia ellos. Su capitán da el siguiente relato de lo que sucedió posteriormente:

1925. Un Sunderland acercándose directamente desde popa, alcance 800 yardas, volando a mediana altura. Abrimos fuego de inmediato, y el avión se desvió a estribor y rodeó el barco fuera del alcance de nuestros cañones AA. Para evitar darle una oportunidad favorable para atacar desde adelante, tuvimos que girar a babor, lo que significaba que no nos acercábamos a los torpederos.

Dos minutos más tarde, un segundo Sunderland salió disparado de las nubes y también comenzó a dar vueltas alrededor del barco. Poco después, habiendo ganado la posición deseada, ambos aviones entraron en ataque desde 45 ° en la proa de babor y estribor. Abrió fuego pesado con los dos de 2 cm. cañón cuádruple en el blanco de estribor y con el montaje simple y los dos de 8 mm. 81Z-ametralladoras en el avión a babor. El avión a estribor, bajo un fuego bien dirigido, dio media vuelta y arrojó al menos seis bombas a unos cincuenta metros a popa tras nuestra estela. Barco muy sacudido. Las bombas de la otra aeronave, el fuego de ametralladora que había matado tanto a los pistoleros como a otros dos miembros de la tripulación del cañón de 2 cm. arma, explotó casi al mismo tiempo en nuestro haz de babor. Gun permaneció en silencio durante un breve período mientras se producían bajas.

Traducido por Otrebla 2001

reemplazados, de modo que ambos aviones pudieran retirarse antes de que se pudiera reabrir el fuego contra ellos.

La centralita de babor del motor eléctrico había sido arrancada de su entorno y estaba en llamas. Starboard Diesel se detuvo. El bote comenzó a llenarse de humo, el agua comenzó a entrar y el bote escora hacia babor.

Cinco minutos después atacado por dos aviones más a babor y a estribor. Fuego abierto con los mismos objetivos que antes. La tripulación de tres hombres de los cañones de montaje único quedó fuera de combate por el intenso fuego de ametralladoras de los aviones. Ambos aviones sobrevolaron el barco y arrojaron varias bombas que explotaron muy cerca y causaron daños más graves. Port Diesel ahora también se detuvo. Barco inmóvil, ya que ambos motores eléctricos también estaban fuera de servicio. Ambas baterías emiten una gran cantidad de gas. El barco se había asentado notablemente más profundo por la popa. Las bombas de achique ya no podían seguir el ritmo del agua entrante.

En 2008, uno de los aviones voló. Probablemente había recibido algunos golpes del 2 cm. arma durante el primer ataque. Dos minutos más tarde, el Sunderland restante lanzó un tercer ataque. Como la mayoría de las tripulaciones de los cañones antiaéreos habían muerto o habían resultado heridas y habían sido reemplazadas por hombres no entrenados, la precisión de nuestro fuego se deterioró. El avión sobrevoló el barco, disparando con todos sus cañones, y arrojó cuatro bombas, que cayeron a unos diez metros a popa y estribor. El bote se estaba hundiendo más profundamente en el agua y el ingeniero jefe informó que ya no podía sostenerla.

¡Todos abandonen el barco! Todos los flotadores disponibles se subieron a cubierta y se inflaron. Con la excepción de cinco hombres que servían los cañones AA, la tripulación saltó por la borda.

2014. Cuarto ataque. El fuego de ametralladoras hirió a muchos de los hombres en el agua y disparó a varios de los flotadores en pedazos. El enemigo siguió disparando a los hombres que nadaban en el agua. La cubierta de popa ya estaba inundada y la proa estaba alta fuera del agua. Se esperaba que el barco se hundiera por la popa en cualquier momento. Todavía disparando, el avión voló una vez más sobre el barco. No había más proyectiles AA en cubierta. Con los últimos cinco hombres de la tripulación, salté por la borda. Poco después se produjo una fuerte explosión en el barco, que inmediatamente se hundió por la popa en medio de los vítores de los supervivientes de la natación.

Una vez más, el avión voló sobre nosotros, sin disparar esta vez. Luego dejó caer dos boyas de humo y se fue volando. Treinta y seis hombres de la tripulación, algunos con los cinturones salvavidas rasgados por las balas y otros colgados de uno de los botes de goma, lograron mantenerse a flote hasta el amanecer, cuando los tres torpederos aparecieron y arrancaron.

Traducido por Otrebla 2001

Los informes llegaron poco a poco, y finalmente descubrimos que entre el 20 de julio y principios de agosto se había perdido el espantoso total de diez submarinos. El número de aviones que se utilizaban contra los barcos había aumentado considerablemente, de modo que ahora atacaban en grupos y, operando así al unísono, habían demostrado ser más que compatibles con el fuego antiaéreo combinado con el que esperábamos frustrarlos. .

Por lo tanto, ya no era posible abrirnos paso a través del Golfo de Vizcaya mediante fuego antiaéreo de submarinos. Los barcos tuvieron que volver al método anterior y sumergirse tan pronto como sus receptores de búsqueda dieron la advertencia de que habían sido detectados. Solo de esta manera podrían esperar deslizarse hacia el mar abierto.

Como los nuevos receptores de búsqueda con la gama más amplia de frecuencias no estarían disponibles antes de finales de agosto, decidí que mi orden del 2 de agosto de cancelar cualquier travesía adicional debería permanecer en vigor hasta esa fecha. Los barcos de regreso a casa también recibieron instrucciones de navegar cerca de la costa española. Gracias a unas condiciones excepcionalmente favorables, todos estos barcos con destino a casa consiguieron volver a la base de esta forma.

Los informes sobre el nuevo armamento AA de las áreas operativas eran muy similares a los del Golfo de Vizcaya. Hasta septiembre de 1943, la mayoría de los capitanes informaron muy favorablemente. Habían notado que la aeronave se había vuelto mucho más cautelosa que antes y que en algunos casos incluso se habían abstenido de atacar cuando se encontraron con un barco que estaba alerta y obviamente autorizado para la acción. Como resultado, las pérdidas totales de submarinos en septiembre habían disminuido en un 10 por ciento. Sin embargo, desde principios de octubre aumentó el número de ataques aéreos y, en consecuencia, las pérdidas aumentaron considerablemente. Es cierto que los barcos habían derribado varios aviones, y muchos también deben haberse estrellado en sus vuelos de regreso. Todo eso, sin embargo, sirvió de poco, si los barcos todavía fueron atrapados por bombas de una gama cada vez mayor de aviones nuevos y fueron dañados o destruidos por ellos. La defensa antiaérea es útil solo si es lo suficientemente fuerte, ya sea para disuadir a los aviones de atacar o para derribarlos.*antes de* pueden lanzar su ataque.

La lamentable insuficiencia de nuestro armamento AA quedó muy claramente demostrada en un informe presentado por *U-267* sobre una acción en la que luchó contra un avión el 17 de octubre:

Traducido por Otrebla 2001

El fuselaje del avión atacante fue alcanzado por todo el contenido de un cargador, pero sin ningún efecto. El reloj del puente afirma repetidamente haber visto 2 cm. proyectiles rebotando en la cabina.

De ahí se desprende que los fuselajes de los bombarderos pesados y los hidroaviones empleados contra los submarinos estaban protegidos por un blindaje pesado de 2 cm. la cáscara no podía penetrar. Esto por sí solo podría explicar por qué se había visto definitivamente que varios aviones recibieron más de un centenar de impactos y todavía no se habían estrellado.

Después de nuestra derrota en las batallas de convoyes del Atlántico Norte en mayo de 1943, nuestro movimiento obvio fue volver a nuestras viejas tácticas de atacar los `` puntos débiles '' del enemigo y transferir los submarinos a teatros más distantes que, con el cambio en la situación general, parecía ofrecer perspectivas de éxito más fructíferas. Queda por ver en qué medida las defensas antisubmarinas en estas áreas siguen siendo relativamente más débiles. Actuando sobre este principio, decidí enviar submarinos para operar en el Océano Índico.

Nuestro agregado naval en Tokio, el almirante Wenneker, había sido muy activo en tratar de organizar una coordinación eficaz del esfuerzo bélico alemán y japonés en el mar. En diciembre de 1942 informó que los japoneses habían presentado una propuesta de que deberíamos utilizar los puertos de Penang o Sabang, ambos ocupados por Japón, como bases para las operaciones de submarinos alemanes en las aguas del norte del Océano Índico.

Sin embargo, antes de que esta propuesta pudiera ponerse en práctica, teníamos que asegurarnos de que se dispusiera de combustible, lubricantes y alimentos del tipo adecuado y en la cantidad requerida. La última nombrada era de particular importancia, ya que nuestras tripulaciones, que estaban acostumbradas a la comida europea, no podrían vivir con los tipos de comida preferidos por los japoneses. A petición del Alto Mando Naval alemán, los japoneses habían comenzado a trabajar en los preparativos técnicos para una base en Penang, y en la primavera de 1943 habían expresado nuevamente su deseo de que se enviaran submarinos alemanes. Pero mientras existiera la oportunidad de hundir barcos en el Atlántico, me había abstenido de aceptar las ofertas japonesas.

Sin embargo, con el cambio de situación que se había producido desde abril, decidí enviar varios barcos IXC e IXD2 al Océano Índico. Para perderse el monzón del sudoeste, que con su mar agitado y mala visibilidad no era adecuado para las operaciones, debían zarpar a fines de junio y luego lanzar una serie de ataques sorpresa en las aguas del norte del Océano Índico. antes de dirigirse a su base en Penang.

Traducido por Otrebla 2001

En los pasajes de ida y vuelta a casa, estos barcos hundieron cincuenta y siete barcos (365.807 toneladas) en el Océano Índico y torpedearon algunos más. El más exitoso de los barcos tipo IXC fue *U-510* (Teniente Eick), y el más exitoso de los grandes IXD2 fue *U-181* (Comandante Freiwald). Frente a este gratificante éxito, al final de la guerra, lamentablemente, habíamos perdido veintidós de los barcos enviados al Océano Índico. De estos, se sabía que no menos de dieciséis habían sido hundidos por aviones, la mayoría de ellos mientras pasaban por el Atlántico.

Descubrimos que todo el Atlántico estaba bajo una fuerte patrulla aérea, ya sea por máquinas de cuatro motores de largo alcance o por aviones de portaaviones estadounidenses estacionados en el Atlántico central y sur con el propósito de cazar submarinos. Incluso en el Océano Índico, los aviones, aunque en menor número, operaban contra submarinos. El empleo de sus fuerzas aéreas por los británicos y estadounidenses contra los submarinos en todo el mundo sin duda había aumentado; continuaron utilizando un gran número de aviones para este propósito hasta el final de la guerra.

Esto quedó ampliamente probado por las experiencias de los barcos enviados a trabajar en otras áreas distantes. Mientras estaban de paso, estos últimos habían podido reponer su combustible sin ser molestados desde un petrolero submarino al oeste de las Azores a mediados de junio y luego habían ido a sus áreas operativas, que se extendían desde el Estrecho de Florida en la costa este de Estados Unidos hasta el sur. de Río de Janeiro, y de Dakar hasta la cabecera del Golfo de Guinea en la costa de África.

A cada capitán se le había asignado un área marítima muy grande, en la que podía operar a su discreción de acuerdo con la densidad de navegación y el estado de las defensas antisubmarinas enemigas. También se ordenó a los barcos que evitaran cualquier cosa en la naturaleza de concentración de fuerza o acción concertada que pudiera dar lugar a una concentración correspondiente contra ellos.

Las operaciones de estos barcos comenzaron bien y dieciséis barcos se hundieron muy rápidamente. Pero muy rápidamente el enemigo reforzó sus fuerzas defensivas, particularmente en aguas americanas, hasta tal punto, que a los barcos les resultó difícil incluso permanecer en sus áreas operativas.

Mientras tanto, el reabastecimiento de combustible de los U-petroleros se había convertido en un negocio tan peligroso que la práctica tuvo que abandonarse y, por lo tanto, los barcos se vieron obligados a interrumpir las operaciones y regresar a la base más rápidamente.

Finalmente, las pérdidas que sufrimos en estas aguas lejanas también fueron infligidas, hasta donde pudimos comprobar, en la mayor parte únicamente por aviones. Nuestras esperanzas de que, al operar en aguas distantes, podamos reducir nuestra

Traducido por Otrebla 2001

las pérdidas no se habían materializado.

En junio se había perdido menos del 20 por ciento de los barcos en el mar, pero en julio la cifra aumentó a más del 30 por ciento; y de éstos, como supimos más tarde, tantos se perdieron durante los pocos días de paso de las embarcaciones por el Cantábrico como destruidos durante una patrulla de varias semanas en las zonas operativas. Por lo tanto, mi orden del 2 de agosto de cancelar cualquier otro viaje resultó estar basada en una apreciación correcta de la situación.

Durante la segunda quincena de agosto, el primero de los submarinos se equipó con los nuevos receptores de búsqueda, que se llamaron 'Hagenuk'. Al mismo tiempo, cada barco recibió cuatro de los nuevos torpedos acústicos, a los que se les dio el nombre en clave de 'Zaunkoenig' (Wren). Además del armamento AA aumentado, estos barcos habían sido equipados, por lo tanto, con todas las mejoras en armamento que estábamos en condiciones de darles. Las tripulaciones fueron sometidas a cursos especiales sobre el manejo de las nuevas armas.

Nuestro plan con estos barcos era que se deslizaran lo más discretamente posible ... es decir, sumergido en el Atlántico norte y allí en cooperación con escoltas aéreas y de destructores para atacar un convoy.

Con mucha ansiedad, seguimos a estos barcos en su paso por el Golfo de Vizcaya. Nos preguntábamos, ¿les brindarían los nuevos receptores de búsqueda una mejor protección contra ataques por sorpresa desde el aire?

A pesar de las fuertes patrullas aéreas enemigas, el número de ataques reportados en el Golfo de Vizcaya fue pequeño. Obviamente, esta fue una mejora decidida por la que podríamos agradecer solo al nuevo dispositivo Hagenuk; y, de hecho, ninguno de los miembros del grupo Zaunkoenig se perdió: mientras pasaba por la bahía.

Desde ese momento hasta mayo de 1944 perdimos en estas aguas sólo uno o dos botes al mes, y grande fue el alivio con el que recibimos este nuevo estado de cosas.

Apenas el grupo Zaunkoenig había llegado a su zona de operaciones prevista, el 20 de septiembre se avistó el convoy esperado, siguiendo la ruta del gran círculo. Tan pronto como amaneció, dos barcos fueron torpedeados en ataques submarinos. Pero entonces la escolta aérea y marítima resultó demasiado fuerte y se perdió el contacto. El plan de defensa conjunta contra la escolta aérea mediante fuego coordinado de submarinos en la superficie fracasó el primer día, porque los barcos estaban demasiado lejos unos de otros. Sin embargo, por la noche se restableció el contacto.

Ahora era la fuerte escolta marítima con la que los barcos debían principalmente

Traducido por Otrebla 2001

contienda, y por primera vez el nuevo torpedo acústico entró en acción.

Al día siguiente, algunos de los barcos lograron mantener a los aviones atacantes más allá del alcance de bombardeo preciso por medio de sus cañones AA. Pudieron permanecer en la superficie y gradualmente abrirse camino hacia una posición de ataque favorable.

La acción duró cuatro días. Fue interrumpido con frecuencia por la niebla, y fue la niebla lo que finalmente le puso fin. Los submarinos informaron de la destrucción de doce destructores con el nuevo torpedo y del hundimiento, además, de nueve mercantes por torpedo normal. Se perdieron dos submarinos.

Consideramos esto como un éxito satisfactorio, sobre todo porque la niebla del segundo día sin duda había robado a los submarinos muchas posibilidades de ataque.

La eficacia del nuevo torpedo también se consideró satisfactoria. Como quedó claro más tarde, los capitanes indudablemente habían sobrestimado el número de buques de escolta hundidos. Esto se debió a que, al disparar a corta distancia, los barcos se vieron obligados a sumergirse inmediatamente después de descargar el torpedo a una profundidad de 200 pies, para evitar el peligro de que el torpedo acústico fuera atraído por el ruido de sus propias hélices. Por lo tanto, a corta distancia, la detonación de un torpedo no se pudo observar, sino que solo se escuchó en el barco, y la explosión de cargas de profundidad podría confundirse fácilmente con la del torpedo.

Según las cuentas británicas hasta ahora disponibles, seis buques mercantes (36.422 toneladas) y los buques de escolta HMCS *St Croix,* HMS *Prímula* y HMS *Itchen* fueron hundidos; HMS*Logan* fue torpedeado, pero fue remolcado. Es posible que cuando se publique el relato del compromiso del capitán Roskill, encontremos que el convoy sufrió más pérdidas, ya que las publicadas hasta ahora son menores que el número de impactos de torpedos. *realmente observado* por los capitanes de los submarinos.

Una de las lecciones que estábamos destinados a aprender de las batallas de convoyes de octubre fue que la niebla debe haber proporcionado a los submarinos una medida muy considerable de protección contra los ataques aéreos, ya que nunca más lograron presionar con un ataque en los dientes. de la cubierta de aire hostil. Por tanto, no se repitió la primera operación de Zaunkoenig, relativamente exitosa. De hecho, los meses siguientes iban a demostrar que incluso las armas mejoradas no habían sido suficientes para restaurar el poder de combate adecuado a los submarinos. La era del éxito había terminado. Todo lo que podíamos esperar ahora era luchar contra una acción dilatoria y, con un uso lo más económico posible de nuestras fuerzas, continuar atando las fuerzas del enemigo. Y qué lucha tan lúgubre resultó ser la demora en la acción está bien ilustrada en la siguiente entrada en U-boat Command War Diary, con fecha del 1 de junio,

Traducido por Otrebla 2001

1944:

Nuestros esfuerzos por detener a las fuerzas enemigas, como lo demuestran las observaciones de los submarinos, los informes de los agentes y los resúmenes emitidos por la inteligencia naval, hasta ahora han tenido éxito. El número de aviones enemigos y buques de escolta, grupos de asesinos de submarinos y portaaviones asignados a las fuerzas anti-submarinos, lejos de disminuir, ha aumentado.

Para los propios submarinistas, la tarea de llevar a cabo la lucha con el único fin de atar a las fuerzas enemigas es particularmente difícil.

Más que en cualquier otro brazo, el éxito hasta ahora se ha logrado gracias al trabajo en equipo de la tripulación en su conjunto, y esto les ha imbuido de un espíritu ofensivo excepcional, determinación y firmeza frente a las contramedidas enemigas. Ahora las posibilidades de éxito se han vuelto escasas y, por otro lado, las posibilidades de no regresar de las operaciones han aumentado considerablemente; Durante los últimos meses, solo el 70 por ciento de nuestros barcos en operaciones han regresado a salvo a la base cada mes.

Una y otra vez debatimos muy seriamente si la continuación de la campaña de Uboat estaba justificada frente a estas grandes pérdidas, o si habría que recurrir a otros medios. Pero en vista de las vastas fuerzas enemigas que nuestro submarino estaba atando, llegamos una y otra vez a la misma conclusión inevitable:

La campaña de submarinos debe continuar con las fuerzas disponibles. Las pérdidas, que no guardan relación con el éxito alcanzado, deben aceptarse, por amargas que sean.

No disponíamos de otros medios con los que sujetar un conjunto de fuerzas tan vasto, sólo el submarino.

Y, además, solo un submarino que ya no necesitara salir a la superficie para recargar baterías y que tuviera tanto alta velocidad como gran resistencia bajo el agua podría mejorar nuestras perspectivas en la lucha que tenemos por delante. Nuestro único consuelo era que ese barco ya existía y que cada hora nos acercaba más al día en que entraría en combate.

En la primavera de 1944, los primeros submarinos operativos de los tipos más antiguos fueron

Traducido por Otrebla 2001

equipado con el 'Schnorchel', que les permitió recargar baterías mientras estaban sumergidos y sacar aire fresco al barco. En la práctica, esto significaba que estos tipos no necesitarían salir a la superficie durante el curso de una operación. A finales de mayo se habían superado los problemas iniciales de este nuevo dispositivo y se había adquirido experiencia práctica de su funcionamiento.

Al mismo tiempo, la invasión aliada de Francia había planteado al mando de submarinos un problema difícil. ¿Podrían enviar submarinos a las aguas poco profundas del Canal, donde estarían operando cientos de barcos de escolta de todo tipo y donde los aviones patrullarían incesantemente? ¿Podrían alguna vez permanecer en estas aguas? ¿Se puede esperar que logren un éxito tal que justifique una empresa tan indudablemente peligrosa?

Desde 1940 habíamos dejado de operar en aguas poco profundas como las del Canal. Pero el Schnorchel volvió a hacer factibles esas operaciones. Los barcos, por supuesto, se verían obligados a permanecer sumergidos durante todo el tiempo que estuvieran operando, posiblemente durante semanas. ¿Podrían las tripulaciones soportar una tensión física y mental tan excepcional? Finalmente, ¿sería posible, de hecho, utilizar el Schnorchel en aguas tan bien patrulladas?

Para hacer aún más difícil para el comando de submarinos responder a todas estas preguntas y llegar a una conclusión, fue el hecho de que para obtener información sobre los éxitos y las actividades de nuestros submarinos deberíamos tener que depender de los informes que el enemigo vio. apto para hacer público y que, dado que el uso de la radio estaría fuera de discusión, debían pasar semanas antes de que pudiéramos esperar recibir informes verbales de los capitanes que habían regresado a la base.

Por otro lado, el éxito o el fracaso de la invasión fue de importancia decisiva para el curso posterior de la guerra.

El submarino era el único instrumento que, con unos pocos hombres a bordo, podía hacer una contribución totalmente desproporcionada al éxito en la guerra hundiendo, por ejemplo, un solo barco cargado de municiones, tanques u otro material de guerra, incluso si era él mismo. perdido en el proceso. ¿Cuántos soldados tendrían que ser sacrificados, qué gran esfuerzo se haría para destruir en tierra una masa tan grande de material de guerra enemigo? Había luchado duro y durante mucho tiempo con el problema, pero al final, había llegado a la conclusión de que, si llegaba la invasión, los submarinos debían estar allí.

Y cuando llegó el 6 de junio de 1944, los primeros barcos zarparon en seguida hacia la Bahía de la Seine. Mis instrucciones para ellos fueron las siguientes:

Todos los barcos que participan en el desembarco, incluso si tienen un puñado de hombres o un

Traducido por Otrebla 2001

Tanque solitario a bordo, es un objetivo de suma importancia que debe ser atacado independientemente del riesgo.

Se hará todo lo posible para cerrar la flota de invasión enemiga independientemente del peligro de aguas poco profundas, posibles campos de minas o cualquier otra cosa.

Cada hombre y cada arma destruida *antes de* llegar a las playas reduce las posibilidades de éxito definitivo del enemigo.

Cada barco que inflige pérdidas al enemigo mientras está desembarcando ha cumplido su función principal aunque perezca al hacerlo.

Las semanas que siguieron estuvieron marcadas por los combates más duros de toda la campaña de submarinos. Los capitanes que regresaron informaron éxitos que justificaron la continuación de nuestras operaciones, aunque las exigencias físicas a las que se sometió la tripulación al permanecer sumergidas durante semanas fueron excepcionalmente severas. El espíritu de lucha de los submarinistas estaba más allá de todo elogio.

Al final, yo mismo ya no pude igualar la fortaleza moral mostrada por las tripulaciones de los submarinos. La incertidumbre sobre el destino de los barcos en operaciones y mi temor de que el enemigo traiga progresivamente fuerzas defensivas tan fuertes que continuar con las operaciones de submarinos sería un acto irresponsable, me llevó el 24 y 26 de agosto a retirar todos los barcos que todavía operan en la zona de la invasión. Para mi gran alivio, cinco barcos informaron que estaban regresando a la base, y con resultados satisfactorios para demostrar sus esfuerzos en el trato.

¿Cuáles fueron los resultados obtenidos por los submarinos en la zona de invasión entre el 6 de junio y finales de agosto?

En sucesión, treinta barcos equipados con Schnorchels habían participado en cuarenta y cinco operaciones, en las que veinte barcos fueron destruidos. Habíamos perdido casi mil hombres, de los cuales 238 habían sido rescatados.

Ante estas pérdidas los submarinos, según datos británicos, se hundieron:

5 buques de escolta
12 mercantes (56.845 toneladas) 4
lanchas de desembarco (8.404 toneladas).

Dañaron:

Traducido por Otrebla 2001

1 barco de escolta

5 barcos (36,800 toneladas) 1

barco de desembarco,

mientras que un barco más fue hundido por minas colocadas por submarinos.

Todos los barcos hundidos estaban cargados de material de guerra. Lo que eso significa se puede ilustrar mejor con el siguiente extracto, tomado de un 'Manual de instrucciones' emitido a la Fuerza Aérea Estadounidense durante la guerra:

Si un submarino hunde dos barcos de 6.000 toneladas y un petrolero de 3.000 toneladas, aquí hay una lista típica del tipo de pérdidas en las que deberíamos incurrir: 42 tanques, 8 obuses de 6 pulgadas, 88 cañones de 25 libras, 40 de 40 mm. cañones, 24 vehículos blindados de patrulla, 50 cañones Bren o soportes de cañones autopropulsados, 5.210 toneladas de municiones, 600 rifles, 428 toneladas de accesorios para tanques, 2.000 toneladas de raciones y 1.000 bidones de gasolina. ¡Piense en lo que podríamos haber hecho con ese lote, si los tres barcos hubieran llegado a puerto a salvo! ¡Para infligir pérdidas similares por ataque aéreo, el enemigo tendría que realizar 3.000 salidas!

Más tarde, resumí las lecciones del empleo de submarinos en el área de invasión en mi Diario de guerra.

Esto marcó el final de la campaña de submarinos en el Canal, en la que el viejo espíritu del brazo se mostró una vez más magníficamente. Una revisión general de las operaciones muestra que, contrariamente a todos nuestros recelos anteriores y todas las dudas que de vez en cuando nos acosan, la decisión de poner los submarinos había sido acertada. Una vez que se han tenido debidamente en cuenta las excepcionales dificultades que entrañaba, el éxito logrado fue satisfactorio y se había logrado a expensas de pérdidas que, sin duda, eran graves, pero no intolerables. Aunque estas operaciones no tuvieron un efecto decisivo sobre la formación del enemigo, no obstante lo habían obstaculizado en gran medida y, al hacerlo, habían aligerado la carga de las tropas en tierra.

Como resultado del avance aliado en Avranches el 4 de agosto, ya no pudimos usar las bases en el Golfo de Vizcaya, y entre finales de agosto y finales de septiembre todos los barcos fueron transferidos gradualmente a Noruega.

El 1 de junio había ordenado que, en el futuro, no se enviara ningún barco al Atlántico

Traducido por Otrebla 2001

que no estaba equipado con un Schnorchel. Entonces el U-boat Command, habiendo equipado los barcos con este dispositivo, los envió a operar por primera vez desde 1940, cerca de la costa inglesa, desde donde se les abrieron ilimitadas zonas potenciales de operaciones en alta mar. El diario de guerra del comando de submarinos contiene la siguiente entrada a este respecto, con fecha del 11 de septiembre de 1944:

Se ha ordenado a todos los barcos que operen a su discreción, ya sea en la parte este u oeste de su sector, según la situación. Limitaciones temporales en la porción oriental. El comando de submarinos se da cuenta de que operar continuamente con el Schnorchel y frente a una fuerte oposición exigirá una gran eficiencia, particularmente de las tripulaciones más jóvenes.

Por lo tanto, se advierte a los capitanes de los barcos que trabajan cerca debajo de la costa enemiga que ellos mismos deben decidir si, en vista de la oposición enemiga, deben interrumpir las operaciones, ya sea temporalmente o definitivamente (si se rompen, deben aprovechar la oportunidad para someterse). un informe de situación); Además, se deja a la discreción de los capitanes regresar a la base antes de que el combustible y los torpedos se hayan agotado por completo, si sienten que se están exigiendo demasiado a la tripulación o al propio barco.

El primer informe recibido arrojó resultados muy positivos. *U-482* (El teniente comandante Graf von Matuschka) se había apostado en el Canal del Norte, al norte de Irlanda y, según informes británicos, había hundido allí la corbeta HMS *Castillo de Hurst* y cuatro mercantes.

También se lograron éxitos gratificantes en las aguas costeras del Mar de Irlanda, en la salida occidental del Canal de la Mancha y frente a Cherburgo. Las operaciones costeras realizadas por barcos equipados con Schnorchel en zonas más distantes también arrojaron buenos resultados. En octubre de 1944, según informes británicos, *U-1232* (Capitán Dobratz) hundió cuatro barcos (24,331 toneladas) y torpedeó una quinta parte de 2,373 toneladas de dos convoyes frente a Halifax, Nueva Escocia. *U-870* (El comandante Hechler) operó con considerable éxito incluso al oeste de Gibraltar.

Entonces, a fines de enero, habíamos establecido el —para nosotros— muy gratificante hecho de que "el dispositivo Schnorchel" había transformado incluso los tipos más antiguos de barcos en efectivos instrumentos de guerra. Durante el trimestre anterior, *y en las mismas áreas operativas,* ¡la relación de efectividad de los barcos en el mar había sido exactamente tan alta como la de agosto de 1942! Pero la diferencia fundamental, en lo que respecta al uso económico de la fuerza, reside en el hecho de que, mientras que en 1942

Traducido por Otrebla 2001

Los barcos permanecieron en el mar entre 60 y 100 días y de 60 días en el mar pasaron 40 días en sus áreas operativas, en, digamos, diciembre de 1944 permanecieron en el mar un promedio de 37 días, de los cuales 9 pasaron en el área operativa. Hubieron varias razones para esto. Habíamos perdido nuestras bases en el golfo de Vizcaya y, en consecuencia, la relación entre el tiempo en el mar y el tiempo en el puerto había disminuido drásticamente; las distancias de las nuevas bases a las áreas operativas eran mucho mayores; y, procediendo como estuvieron sumergidos todo el tiempo con el Schnorchel, los barcos fueron mucho más lentos y por lo tanto pasaron mucho más tiempo en el paso hacia y desde sus áreas operativas. Como resultado neto, la cantidad real de barcos hundidos fue considerablemente menor que en 1942.

El rasgo más satisfactorio de las operaciones de los meses anteriores fue, sin embargo, el hecho, que pudimos confirmar a fines de enero de 1945,

que nuestras pérdidas habían disminuido drásticamente. Ascendieron a 10·4 por ciento de los barcos en el mar y, por lo tanto, eran muy poco más altos que los de la segunda mitad de 1942 y más bajos que los de 1940 y 1941.

De esta forma, gracias a la eficacia del Schnorchel ya la indomable empresa de nuestros capitanes y tripulaciones de submarinos, lo que había comenzado como una acción dilatoria puramente defensiva se transformó en una campaña ofensiva en las aguas costeras del enemigo.

Incluso descubrimos que los submarinos obtuvieron alguna ventaja al operar en estas aguas poco profundas, frente a costas de diversa configuración y en un laberinto de corrientes de marea, todo lo cual impedía la ubicación submarina de las patrulleras. En estas operaciones en aguas costeras, se recalcó repetidamente a los comandantes que siempre debían actuar de una manera inesperada para el enemigo; por ejemplo, cuando atacan convoyes cerca de la costa, atacan desde aguas poco profundas, hacia la costa en lugar de hacia el mar, y también que, después de un ataque, deben intentar escapar de la misma manera.

A fines de enero, en vista de estos desarrollos satisfactorios tanto en el éxito logrado como en las pérdidas sufridas, el Comando de U-Boat decidió enviar también los barcos que serían comisionados en febrero para operar en aguas costeras enemigas.

No fue una decisión fácil de tomar. El enemigo podría y seguramente reforzaría sus defensas en estas aguas. Mientras operaban allí, los barcos se verían obligados a mantener un silencio de radio casi completo. Esto inevitablemente

Traducido por Otrebla 2001

Traducido del inglés al español - www.onlinedoctranslator.com

significaba que, mientras que antes los informes de los barcos sobre las operaciones normalmente llegaban en diez días aproximadamente, el comando de submarinos ahora tendría que esperar muchas semanas, hasta que, de hecho, se completara una patrulla, antes de recibir cualquier información sobre el destino de sus barcos o cualquier informe sobre algún desarrollo desfavorable u otro; y en ese momento las contramedidas que habrían podido tomar, bien podrían llegar demasiado tarde.

Por otra parte, todos los barcos, cargados con material de guerra y con destino a Francia o al estuario del Escalda, que podíamos hundir bajo la costa inglesa, aligeraban el peso de nuestra lucha en tierra.

Además, aún existía el empleo de nuestros submarinos para sujetar las fuerzas ligeras enemigas en sus aguas costeras y así evitar que fueran libres para atacar nuestro propio transporte costero en el Mar del Norte, el Skaggerak y en el largo tramo. de la costa de Noruega. Desde finales de noviembre de 1944, por ejemplo, una corriente ininterrumpida de transportes que transportaban tropas para el refuerzo de nuestros frentes en las fronteras de Alemania había estado fluyendo a través de todas estas aguas.

Los informes presentados por los capitanes de submarinos que regresaban de las operaciones durante febrero y principios de marzo proporcionaron amplia evidencia de la exactitud de la decisión de enero de continuar empleando nuestros barcos como lo habíamos hecho durante las últimas semanas.

En marzo, sin embargo, volvimos a estar cada vez más ansiosos, ya que el tráfico de radio enemigo no contenía nada que nos diera alguna indicación de lo que estaban haciendo nuestros submarinos. El 13 de marzo, en cambio, recibimos una señal del teniente Becker (*U-260*) diciendo que su bote había sido gravemente dañado por una mina mientras estaba a una profundidad de 250 pies y a unos 60 pies del fondo, que había logrado con gran dificultad llegar a la superficie y que estaba a punto de abandonar su bote que se hundía y aterrizar. su tripulación en la costa irlandesa.

Esto nos proporcionó la prueba de que el enemigo estaba colocando profundos campos de minas contra los submarinos. El comando de submarinos ya había anticipado este movimiento y ya en octubre de 1944 había emitido instrucciones sobre cómo evitar tales minas. Se les dijo a los botes que, al atravesar áreas que se presume contienen campos de minas de este tipo, no deben profundizar más de 50 a 100 pies, ya que se consideró poco probable que el enemigo colocara minas a una profundidad en la que serían una fuente de contaminación. peligro para su propio envío.

En vista de *U-260* informe y ante la ausencia de cualquier indicación de cómo les estaba yendo a los otros barcos, ahora rompimos el silencio de radio y ordenamos a todos los barcos que se retiraran

Traducido por Otrebla 2001

de las aguas costeras y, si las contramedidas enemigas resultaban demasiado efectivas, regresar a la base.

Sin embargo, hasta después de la capitulación, no aprendimos prácticamente nada sobre el curso de los compromisos individuales o la eficacia de las contramedidas introducidas. Fue solo después de que terminó la guerra que nos dimos cuenta de la magnitud de la severa derrota que habíamos sufrido. Las pérdidas habían aumentado de seis en enero a veintinueve en abril. Las causas de este fuerte aumento no se conocerán completamente hasta que se publique el informe oficial británico de la guerra en el mar para este período.

Durante las últimas semanas de la guerra también sufrimos grandes pérdidas en nuestros propios puertos y aguas costeras como resultado de la presión cada vez mayor de las fuerzas aéreas enemigas sobre el área cada vez más pequeña del territorio en manos alemanas.

Cuando los nuevos tipos XXI y XXIII estaban experimentando sus pruebas y sus tripulaciones estaban siendo entrenadas, salieron a la luz una serie de problemas iniciales, como era de esperar con los tipos que se habían construido sobre un nuevo principio. Es cierto que estos defectos retrasaron tanto las pruebas como el entrenamiento, pero los resultados finales fueron muy satisfactorios. La velocidad máxima bajo el agua del tipo XXI fue de 17 • 5 nudos. A la alta velocidad de crucero bajo el agua de 5. 5 nudos estaba casi en silencio. Su radio de acción era tan grande que podía abarcar todo el Atlántico y llegar hasta Ciudad del Cabo, permanecer allí durante tres o cuatro semanas y luego regresar a la base sin tener que repostar. con nuevos instrumentos y un nuevo sistema de control de fuego de torpedos, este barco podía hacer todos sus cálculos de disparo a ciegas y podía disparar desde una profundidad de 150 pies.

El Tipo XXIII poseía las mismas características, excepto que como una embarcación más pequeña, su velocidad máxima bajo el agua y su radio de acción eran proporcionalmente más pequeños.

La llegada de estos nuevos tipos puso fin a la supremacía de la que gozaban las defensas enemigas sobre los submarinos desde 1943 y que se había debido a la introducción del radar de superficie de onda ultracorta. El submarino permanecería indetectable por radar bajo el agua, ahora podría operar a una profundidad a la que era seguro y lanzar su ataque desde la misma profundidad. Se habían abierto nuevas posibilidades para los barcos, nuevos éxitos estaban a nuestro alcance.

Los británicos habían observado con ansiedad el desarrollo de estos nuevos submarinos durante los dos últimos años. En la Conferencia de Yalta en febrero de 1945, la delegación británica instó a Stalin a capturar Danzig lo antes posible, porque el 30 por ciento de los nuevos submarinos alemanes se estaban construyendo allí. 'Sería muy

Traducido por Otrebla 2001

Es difícil para las fuerzas aéreas y de superficie aliadas combatir estos nuevos tipos de submarinos, porque tienen una alta velocidad bajo el agua y están equipados con los últimos dispositivos técnicos ''. [Documentos de Yalta, Departamento de Estado de EE. UU.]

En el informe final sobre la Conferencia de Yalta preparado por los jefes de personal combinados y presentado al presidente Roosevelt y al señor Churchill, se afirmó que: `` La posibilidad de que los submarinos alemanes puedan volver a constituir una grave amenaza para nuestro transporte marítimo en el Atlántico norte ''. despierta nuestra preocupación. ' [Documentos de Yalta, Departamento de Estado de EE. UU.]

Debido a los retrasos causados por el peso cada vez mayor de los ataques aéreos aliados en Alemania, los primeros barcos del nuevo tipo XXIII no se pusieron en servicio hasta febrero, mientras que el primer tipo XXI no entró en funcionamiento hasta abril de 1945.

Los XXIII obtuvieron un éxito inmediato en las aguas costeras británicas. *U-2336*(El teniente comandante Klushmeier), por ejemplo, penetró en el Firth of Forth y hundió dos barcos al sureste de May Island. El veredicto de sus capitanes sobre el XXIII fue:

Un barco ideal para operaciones de corta duración en aguas costeras, rápido, manejable, fácil de manejar cuando está sumergido y ofrece un objetivo pequeño y pocas posibilidades de localización por radar. El enemigo simplemente tiene una 'corazonada' de que hay un barco en algún lugar, en lugar de una prueba clara de su presencia o cualquier indicación precisa de su posición.

Descubrimos que la resistencia del XXIII fue entre dos y tres semanas mayor de lo que habíamos anticipado. *U-2321,* por ejemplo, permaneció en el mar durante treinta y tres días; su desempeño en la práctica fue casi el doble de lo que le habíamos atribuido en teoría.

Ninguno de los ocho XXIII que participaron en las peligrosas operaciones en aguas costeras enemigas se perdió.

U-2511, el primero de los nuevos XXI, fue confiado a un capitán excepcionalmente brillante, el teniente comandante Schnee, ya un ingeniero jefe igualmente experimentado, el teniente comandante Suhren. El barco zarpó en su primera operación desde Bergen en Noruega el 30 de abril de 1945. El 4 de mayo, como una de las medidas que tomé para poner fin a las hostilidades, ordené a los submarinos que cesaran el fuego. El teniente comandante Schnee tiene esto que decir sobre su corto viaje en *U-2511:*

Traducido por Otrebla 2001

El primer contacto con el enemigo fue en el Mar del Norte con un grupo de cazadores asesinos. Era obvio que con su alta velocidad bajo el agua, el barco no podría sufrir daños a manos de estos grupos asesinos. Con una pequeña alteración de rumbo de 30 °, procediendo sumergido esquivé al grupo con la mayor facilidad. Al recibir la orden de cesar el fuego el 4 de mayo, volví hacia Bergen; Unas horas después me puse en contacto con un crucero británico y varios destructores. Lancé un falso ataque submarino y con total seguridad llegué a 500 yardas del crucero. Como descubrí más tarde durante una conversación cuando los británicos me interrogaban en Bergen, mi acción había pasado completamente desapercibida. Por mi propia experiencia, el barco era de primera clase en ataque y en defensa; era algo completamente nuevo para cualquier submarinista.

Me gustaría terminar este relato de los últimos meses de la campaña de los submarinos citando a Churchill sobre el tema del brazo J-boat alemán. Él dice:

Eva, después del otoño de 1944, cuando se vieron obligados a abandonar sus bases en el Cantábrico, no se desesperaron. Los barcos equipados con Schnorchel ahora en servicio, respirando a través de un tubo mientras cargaban sus baterías sumergidas, no eran más que una introducción al nuevo patrón de guerra de submarinos que Doenitz había planeado. Contaba con la llegada de un nuevo tipo de barco, de los cuales se estaban construyendo muchos. El primero de ellos ya estaba siendo juzgado. El verdadero éxito de Alemania dependía de su llegada anticipada al servicio en grandes cantidades. Su alta velocidad sumergida nos amenazaba con nuevos problemas y, de hecho, como predijo Doenitz, habría revolucionado la guerra de submarinos.

Concluye con las siguientes palabras:

Con estupendos esfuerzos y a pesar de todas las pérdidas, unos sesenta o setenta submarinos permanecieron en acción hasta casi el final. Sus logros no fueron grandes, pero tenían la eterna esperanza de un estancamiento en el mar ... La fase final de nuestro ataque tuvo lugar en las aguas costeras alemanas ... Los ataques aéreos aliados destruyeron muchos Uboats en sus atracaderos. Sin embargo, cuando Doenitz ordenó a los submarinos que se rindieran, no menos de cuarenta y nueve estaban todavía en el mar ... Tal era la persistencia del esfuerzo de Alemania y la fortaleza del servicio de submarinos. [Churchill, vol. 6, págs. 473-4.]

Traducido por Otrebla 2001

22. JEFE DE LA GOBIERNO

Mis razones para resistir la rendición incondicional - la partición propuesta por los aliados de Alemania - la campaña de submarinos está disminuyendo - la transferencia de fuerzas navales al Báltico - la amenaza del bolchevismo - soy el sucesor de Hitler - mi política - enfrentamiento con Himmler - muerte de Hitler - Nombro asesor político a Schwerin-Krosigk - situación de las fuerzas armadas - intento de evacuar a los refugiados a Alemania occidental y mantener el frente oriental - capitulación separada y parcial - Friedeburg negocia con Montgomery - entrega de barcos - Eisenhower rechaza la rendición parcial, Jodl negocia con él, la rendición, mi ignorancia de los campos de concentración, mi gobierno hasta que lo hacen prisionero.

EN ENERO DE 1945, el gobierno alemán obtuvo la posesión de una copia de la Orden de Operación Británica Eclipse, que contenía "los planes y la preparación de las medidas que se tomarían sobre la ocupación de Alemania" después de la rendición incondicional. En un mapa adjunto a la orden se mostraba la partición propuesta de Alemania entre la Unión Soviética, los Estados Unidos de América y Gran Bretaña. Se correspondía muy de cerca con la partición zonal final, excepto que no mostraba la zona que se le otorgó a Francia en la Conferencia de Yalta en febrero de 1945.

Esta partición y los métodos previstos en el plan Morgenthau para el tratamiento futuro de Alemania, temíamos, pondrían fin a nuestra existencia como entidad nacional corporativa.

La dureza de estas condiciones llevó al correspondiente aumento de nuestras objeciones políticas a poner fin inmediato a la guerra mediante la rendición incondicional.

Traducido por Otrebla 2001

A estos recelos políticos se añadieron graves objeciones prácticas de trascendental importancia.

El 12 de enero de 1945, los rusos habían lanzado su ofensiva en el frente oriental. Habían irrumpido en Silesia y habían llegado al Oder medio en Kuestrin y Frankfurt. Las fuerzas armadas alemanas en nuestra frontera oriental no habían cumplido con su tarea fundamental de proteger las vidas y los hogares de nuestra población oriental. La gente huía hacia el oeste para escapar de la invasión rusa. Sabían bien lo que les traería el ejército soviético. Cuando Goldap y otras aldeas de la frontera de Prusia Oriental se perdieron en octubre de 1944, los rusos masacraron a la población alemana con una brutalidad espantosa.

El atractivo del escritor soviético, Ilya Ehrenberg, a la soldadesca rusa tampoco dejó a la población alemana bajo ninguna ilusión en cuanto al trato que podían esperar. '¡Matar! ¡Matar!' exclamó Ehrenberg: «En la raza alemana no hay nada más que maldad; ni uno entre los vivos, ni uno entre los que aún no han nacido, sino que es malo. Siga los preceptos del camarada Stalin. ¡Acaba con la bestia fascista de una vez por todas en su guarida! Usa la fuerza y rompe el orgullo racial de estas mujeres germánicas. Tómalos como tu legítimo botín. ¡Matar! ¡Mientras avanzas, matad, valientes soldados del Ejército Rojo!

En estas circunstancias, consideré la salvación de la población de popa alemana como la única tarea esencial que nuestras fuerzas armadas habían tenido que realizar. Si para nuestro pesar no pudimos proteger los hogares de nuestros compatriotas del este, no podríamos dejarlos en la estacada y lo mínimo que podíamos hacer era asegurarnos de que escaparan con sus vidas desnudas. Incluso por esa sola razón, entonces, el soldado alemán en el frente oriental tuvo que seguir luchando.

Pero esa no fue la única razón. Los aliados fueron inquebrantables en su determinación de que la guerra no podría tener fin más que la rendición incondicional. Para las fuerzas armadas alemanas esto significó que todos los movimientos de tropas cesarían en el momento en que se firmara la capitulación. Tendrían que deponer las armas donde estaban e ir al cautiverio como prisioneros de guerra. Si hubiéramos capitulado durante los meses de invierno de 1944-1945, tres millones y medio de soldados alemanes en el frente oriental, que todavía estaba muy lejos del frente angloamericano en el oeste, habrían caído en manos de los rusos. Incluso con la mejor voluntad del mundo, los rusos habrían encontrado imposible, desde el punto de vista puramente organizativo, aceptarlos y proporcionarles alojamiento y comida. Habrían tenido que acampar en el frío invierno en campo abierto. Un espantoso número de muertes habría sido el

Traducido por Otrebla 2001

resultado inevitable. Lo difícil que es de repente encontrar alojamiento y comida para un gran número de prisioneros de guerra queda bien ilustrado por lo que sucedió en el templado mes de mayo en el frente occidental, donde incluso los británicos y los estadounidenses encontraron imposible proveer adecuadamente para todos. los prisioneros alemanes, con el resultado de que un gran número de ellos murieron.

Ante la insistencia de los aliados en la rendición incondicional, era obvio que la guerra del invierno de 1944-1945 habría causado la muerte de millones de civiles y soldados alemanes en el frente oriental. Fue un paso que nadie con un cargo de responsabilidad en las Fuerzas Armadas podría haber recomendado. Ninguno de los desafortunados refugiados del este se habría sometido dócilmente a ser entregado en manos de los rusos; ninguno de nuestros soldados, pero odiaba la idea de convertirse en prisionero de guerra en cautiverio ruso. Los soldados no habrían obedecido la orden de quedarse donde estaban y dejarse hacer prisioneros. Como los civiles, habrían intentado salvarse huyendo hacia el oeste. En ese momento, entonces, nadie en la autoridad podría haber firmado un instrumento de capitulación sin saber muy bien que sus términos se romperían, y sabiendo también que al firmar estaba abandonando inevitablemente a millones de alemanes en el este a su destino y a una destrucción segura; esa era una carga demasiado pesada para la conciencia de cualquier hombre.

Aunque fue doloroso verse obligado por estas consideraciones apremiantes a continuar la guerra en el invierno de 1944-45, a sacrificar más soldados y marineros en todos los frentes y en todo el mundo y a soportar aún más bajas entre los civiles en los ataques aéreos, no había opción; porque las pérdidas fueron menores de lo que hubieran sido si hubiéramos renunciado prematuramente a nuestros territorios orientales. Cualquier líder militar que se pregunte si en ese momento la capitulación no habría sido el mal menor, debe basar su respuesta no en lo que les habría sucedido a los alemanes en el este o los alemanes en el oeste, sino en el destino que habría sobrepasado a los alemanes. nación*como un todo corporativo.* Que los alemanes en el oeste exigieran un final más rápido de la guerra era fácilmente comprensible, ya que cada día que continuaba no les traía más que nuevas dificultades. Pero fue una demanda que no pudo ser aceptada. Los alemanes occidentales eran demasiado parciales en sus puntos de vista, a menudo mostraban impaciencia con sus compatriotas del este y pasaban por alto por completo el hecho de que si cedíamos a sus demandas, muchos soldados de familias alemanas occidentales también perderían la vida. Igualmente falaz fue la opinión adoptada por algunos*Gauleiters* quienes, anticipando un colapso alemán y el fin de la guerra, solo pensaban en la seguridad de sus propios *Gaue.*

Traducido por Otrebla 2001

Ya expuse en el Capítulo 17 las razones por las que yo mismo me sentí incapaz de recomendar la aceptación de la demanda aliada de rendición incondicional. Nunca me preguntaron si, en mi calidad de Comandante en Jefe de la Armada, pensaba que se debía poner fin a la guerra. Si me hubieran preguntado así, mi respuesta, siempre que el frente angloamericano permaneciera muy separado del frente oriental, habría sido "No".

Si queríamos lograr nuestro objetivo militar de salvar a los alemanes en nuestras provincias orientales, era esencial que se mantuviera el orden público en el país y la cohesión disciplinada en el frente. Cualquier caos habría provocado más pérdidas de vidas. Este objetivo puramente militar, que por razones obvias no pude proclamar al enemigo en ese momento, explica muchas de mis órdenes posteriores.

En el invierno de 1944-1945, ciertamente no di crédito al punto de vista de que deberíamos seguir luchando porque era muy probable que se produjera una brecha entre los aliados occidentales y la Unión Soviética. Aunque la política de Gran Bretaña y Estados Unidos, que apuntaba a la eliminación completa de Alemania como potencia europea, me pareció que era, en su propio interés, bastante
incomprensible, dado que el vacío resultante solo podría llenarse con una expansión desde el este, no creía que los aliados occidentales vieran las cosas de esa manera en ese momento. En vista de su propaganda bélica y del espíritu de cruzada contra la Alemania nacionalsocialista que los imbuyó, era impensable que lo hicieran.

Desde el verano de 1944 en adelante, la deserción de Finlandia, la aproximación constante del frente a nuestra frontera oriental y la amenaza a Prusia Oriental habían hecho cada vez más importante el transporte por mar de hombres, municiones y provisiones a nuestras fuerzas terrestres orientales y la evacuación. de allí de heridos, refugiados y formaciones del Ejército. Esta era ahora la tarea principal de la Armada alemana, y cuando el área en el extremo oriental del Báltico y nuestros astilleros y establecimientos de entrenamiento fueron amenazados o capturados, como resultado del avance ruso en enero, quedó claro que el brazo de submarinos, a pesar de las nuevas armas que habían restablecido su superioridad sobre la defensa, no volvería a participar en operaciones a gran escala.

La campaña de los submarinos ya no era la tarea más importante de la Armada y, por lo tanto, transferí una gran parte de la flota para ayudar en la defensa del frente oriental y rescatar a los ciudadanos alemanes de los rusos.

El personal naval que había sido destinado a submarinos y buques de superficie bajo

Traducido por Otrebla 2001

de la construcción, o que pudieran librarse de otros deberes, fueron transferidos al Ejército o se formaron en divisiones navales y se enviaron al frente oriental. Durante los últimos meses de la guerra, unos 50.000 marineros participaron de esta manera en la defensa de las provincias orientales de Alemania. Entre las bajas que sufrieron se encontraba el vicealmirante Scheurlen, comandante de la 2ª División Naval.

Teniendo en cuenta la necesidad de mantener nuestro tráfico costero en el Mar del Norte y en aguas noruegas, trasladé en la medida de lo posible todas las fuerzas navales al Báltico, donde se las necesitaba con urgencia para la protección de nuestras líneas de comunicación y del mercante. barcos que traen a casa refugiados del este. Nuestro tonelaje mercantil disponible era de vital importancia para nuestra organización de suministro y transporte en el Báltico. Estaba controlado por Kaufmann, el Gauleiter de Hamburgo, que también era el Comisionado de Navegación del Reich y, en esa capacidad, era responsable directamente ante Hitler. Sin embargo, la situación general en los territorios orientales de Alemania y las condiciones en el frente oriental hicieron imperativo que todos los recursos disponibles se concentraran en una mano. Por lo tanto, se me entregó el control del tonelaje restante del buque mercante, y así fue posible coordinar su trabajo con el de la Armada y utilizarlo de la mejor manera posible. Encomendé esta coordinación al contralmirante Engelhardt, un hombre que en el curso de sus deberes navales había tenido una experiencia considerable en la navegación mercante. Fue gracias a sus esfuerzos que durante los últimos meses de la guerra la Armada, además de mantener suministros por mar para el frente oriental, logró evacuar a más de dos millones de personas de Prusia Occidental y Oriental y Pomerania. un hombre que en el curso de sus deberes navales había tenido una experiencia considerable en la navegación mercante. Fue gracias a sus esfuerzos que durante los últimos meses de la guerra la Armada, además de mantener suministros por mar para el frente oriental, logró evacuar a más de dos millones de personas de Prusia Occidental y Oriental y Pomerania. un hombre que en el curso de sus deberes navales había tenido una experiencia considerable en la navegación mercante. Fue gracias a sus esfuerzos que durante los últimos meses de la guerra la Armada, además de mantener suministros por mar para el frente oriental, logró evacuar a más de dos millones de personas de Prusia Occidental y Oriental y Pomerania.

Los controladores operativos de esta organización de transporte fueron el almirante Kummetz, el comandante en jefe naval, este, en Kiel para la parte occidental del Báltico, y para la parte oriental, incluida la costa de Prusia, el almirante Burchardi. Sin embargo, el principal mérito del funcionamiento exitoso de todo el sistema debe recaer en las tripulaciones de los buques navales y mercantes, que fueron incesantes en sus esfuerzos e hicieron todo lo que se les pidió.

Había tomado medidas para asegurarme de que ninguna autoridad local pudiera obstaculizar o interferir de alguna manera con el funcionamiento del astillero y otras instalaciones de los puertos que aún estaban disponibles para nosotros. Para mantener los buques de guerra y los mercantes en el mar era esencial que todos los astilleros pudieran trabajar a alta presión. Tanto en el mar como en el puerto, nuestros barcos estaban expuestos a frecuentes ataques aéreos; estaban siendo constantemente dañados por minas o por torpedos de submarinos rusos, y las incesantes demandas de sus motores

Traducido por Otrebla 2001

requirió reparaciones más frecuentes que las habituales, que debían completarse lo antes posible.

Cuando Hitler emitió su notoria orden de "tierra arrasada" el 19 de marzo de 1945, mi principal preocupación era ver que el control de cualquier medida que la Marina pudiera tener que tomar permaneciera en mis propias manos. En las instrucciones que el Cuartel General Supremo de las Fuerzas Armadas emitió el 30 de marzo sobre el cumplimiento de las órdenes de Hitler, se indicó específicamente que no se realizarían demoliciones en astilleros o puertos sin mi permiso. Autoricé a las autoridades navales de los distintos puertos marítimos a que se ocuparan de toda esta cuestión en mi nombre como lo consideraran oportuno. El funcionamiento de este sistema de transporte me obligó a pedirle a Hitler que me diera el control de la distribución de carbón y fueloil en el norte de Alemania, ya que tenía que asegurarme de que los barcos recibieran el combustible que necesitaban.

El 10 de abril, cuando el avance ruso hacia el Oder medio en Kuestrin y Frankfurt y el empuje estadounidense hacia el centro de Alemania amenazó con cortar el país en dos, Hitler emitió una orden provisional que, si surgiera la necesidad, la autoridad sobre la mitad norte sería investido en mí. Esto, sin embargo, significaba simplemente que, si la orden entraba en vigor, la autoridad civil estaría en mi poder mientras que el mando de las operaciones militares recaería sobre mí solo si Hitler y el Cuartel General Supremo ya no estuvieran en el sector norte, sino que se hubieran retirado. al sur de Alemania.

Para ayudarme en estas nuevas funciones, se me asignó a Wegener, el Gauleiter de Bremen, como comisionado del Reich para asuntos civiles y al general Kinzel como asesor de operaciones militares.

El 22 de abril, justo antes de que los rusos entraran en Berlín, fui a Ploen en Holstein.

Yo no había tenido nada que ver con la delegación de autoridad sobre el sector norte; pero, en mi opinión, el hecho de que se hubiera concertado una cita de ese tipo era una medida adecuada. Que la defensa del norte de Alemania prevista en las instrucciones de Hitler era bastante impracticable me quedó muy claro por las investigaciones que hice en Ploen tan pronto como llegué allí. Sin embargo, mi nombramiento me dio el poder de coordinar las actividades de las diversas autoridades civiles y departamentos gubernamentales, en la medida en que fuera necesario para facilitar el flujo continuo de refugiados por tierra desde el este de Alemania. La falta de coordinación en cualquier lugar habría interferido seriamente con los arreglos de transporte tanto por mar como por tierra. Por tanto, era fundamental

Traducido por Otrebla 2001

afrontar con firmeza cualquier intento de actuar independientemente de la autoridad central o cualquier reticencia a cooperar con ella, que pueda afectar negativamente al flujo, alojamiento y alimentación de los refugiados. El 23 de abril invité a los Gauleiters de Mecklenburg, Schleswig-Holstein y Hamburgo a venir a Ploen para discutir toda la cuestión del esfuerzo coordinado. Solo vinieron dos. Kaufmann, el Gauleiter de Hamburgo, no se presentó. Se negó a cooperar de ninguna manera. Muy pronto supe que desde mediados de abril había estado haciendo todo lo posible para organizar la rendición rápida y separada de Hamburgo. Por lo tanto, entregar Hamburgo a los aliados, es decir, a los británicos, en cuyo sector se encontraba la ciudad, fue un paso en el que en ese momento no podía estar de acuerdo. porque era esencial conservar un territorio lo suficientemente extenso para absorber la masa de refugiados que huían por tierra y mar de las provincias orientales; y, como no podíamos esperar mantener Mecklenburg, que estaba incluida en la zona rusa en el mapa aliado, durante mucho tiempo, la única alternativa posible era Schleswig-Holstein. Además, Kiel estaba en Schleswig-Holstein, y Kiel era tanto la base de la que dependía todo el sistema de transporte del Báltico como el Cuartel General Naval desde el que se realizaba su operación. Si Hamburgo se rindió, todo Schleswig-Holstein caería de inmediato en manos británicas y se perderían la base naval y otros puertos que permanecieran abiertos a los barcos de refugiados. El sistema de transporte organizado por la Armada sería disuelto por los británicos, el personal naval sería hecho prisionero y se pondría fin a la evacuación de refugiados por mar. Ya no sería posible embarcar refugiados en los puertos del este, y era muy incierto si Schleswig-Holstein, después de la ocupación británica, seguiría estando disponible como área de recepción para los refugiados que huían por tierra. Sin embargo, en cualquier caso, tendría que obtenerse el permiso británico, y todavía desconocemos qué actitud adoptarían los británicos hacia toda la cuestión de los refugiados.

Dado que con toda probabilidad los británicos respetarían los deseos de sus aliados rusos, no podíamos esperar que estuvieran dispuestos a aceptar en Schleswig-Holstein la rendición de las tropas del ejército alemán del Vístula, que, con la masa de refugiados, fue retrocediendo hacia el oeste desde la orilla izquierda del Oder. Más tarde, estábamos destinados a ver a los estadounidenses en su frente negarse a hacerse cargo de los refugiados y de los soldados desarmados individuales y devolverlos a manos rusas por la fuerza de las armas.

De esto se verá que una rendición separada y prematura de Hamburgo habría causado la pérdida de un número incalculable de soldados alemanes y refugiados de las provincias orientales. El 30 de abril recibí un mensaje por teletipo de Kaufmann que mostraba claramente cuáles eran sus intenciones. Ese

Traducido por Otrebla 2001

Esa misma tarde, es decir, antes de ser nombrado Jefe de Estado, le envié la siguiente respuesta:

1. La principal preocupación de las autoridades militares en la situación actual es para salvar el territorio alemán y la raza alemana del bolchevismo. El teatro de operaciones decisivo es, por tanto, sin duda el frente oriental. En el aspecto militar, se está haciendo todo lo posible para poner fin al avance ruso en Mecklenburg, o al menos para detenerlo el mayor tiempo posible, para permitir que el máximo número de alemanes abandone la provincia.

2. Esta evacuación solo es factible mientras haya una puerta que atraviese la zona La línea de demarcación acordada en Yalta permanece abierta. Si los británicos cierran el canal Elba-Trave, entregaremos siete millones de alemanes a merced de los rusos.

3. Por tanto, es absolutamente vital defender la posición del Elba contra Occidente. con la máxima tenacidad. La demolición de la propiedad necesaria para estas operaciones se justificará mil veces por el número de vidas alemanas que de ese modo se salvarán en nuestras provincias orientales. No obstante, debe evitarse en todas las circunstancias toda destrucción de instalaciones portuarias o industriales distintas de las consideradas militarmente necesarias.

4. Al apoyar estas operaciones militares vitales sin reservas, usted y la ciudad de Hamburgo hará la mejor contribución que esté en su poder para hacer a la causa de nuestra nación.

Una rendición prematura y separada de Hamburgo a finales de abril habría sido un gran error. Pero una vez que se hubiera completado la tarea de transportar refugiados por mar desde el este y alojarlos en Schleswig-Holstein, la situación, en lo que respecta a Hamburgo, se alteraría por completo, y una vez que eso se hubiera logrado, no tenía ninguna intención de hacerlo. insistiendo en una defensa ulterior e inútil. Pero en ese momento todavía era vital mantener el frente del Elba contra los británicos, para que la zona de recepción detrás de él pudiera quedar en nuestras manos. Sobre todo, era fundamental que los puentes sobre el Elba en Hamburgo no cayeran en manos británicas. También era muy deseable que la línea que los defendía se ubicara lo más al suroeste posible para evitar que la ciudad y sus habitantes se vieran involucrados en la batalla posterior. Las órdenes dadas por el mariscal de campo Busch, el comandante en jefe de North-West, se basaron en estas consideraciones.

Traducido por Otrebla 2001

Por lo tanto, era importante poner a disposición del oficial al mando del distrito de Hamburgo, el general de división Wolz, tantas tropas como fuera posible para la defensa de la propia Hamburgo. En el puerto de Hamburgo había varios tripulantes de submarinos que ya no podían ser enviados al mar. Fueron puestos en uniformes grises de campaña y puestos a disposición del general Wolz. Este último los formó en un batallón antitanque al mando del comandante Cremer y los tenientes comandantes Peschel y Thaeter. Aunque era consciente de las cualidades de combate de los submarinistas, tenía muchas dudas de que pudieran dominar la técnica de este combate desconocido en tierra. El general Wolz utilizó al batallón, junto con las unidades de la Policía y la Fuerza Aérea, para una serie de hazañas de comandos hábilmente planificadas. Penetraron en la zona ya ocupada por los británicos al suroeste de Hamburgo y entre el 18 y el 20 de abril destruyeron unos cuarenta tanques y vehículos blindados de combate británicos. Según el informe del general Wolz sobre la operación, el batallón de Cremer fue responsable de una buena parte del éxito. Como resultado de estas altas e inesperadas pérdidas, los británicos detuvieron por el momento su ofensiva en este sector, y el avance sobre Hamburgo se retrasó. De esta manera, la ciudad misma se mantuvo a salvo de un ataque directo hasta que los acontecimientos posteriores justificaron su capitulación. Como resultado de estas altas e inesperadas pérdidas, los británicos detuvieron por el momento su ofensiva en este sector, y el avance sobre Hamburgo se retrasó. De esta manera, la ciudad misma se mantuvo a salvo de un ataque directo hasta que los acontecimientos posteriores justificaron su capitulación. Como resultado de estas altas e inesperadas pérdidas, los británicos detuvieron por el momento su ofensiva en este sector, y el avance sobre Hamburgo se retrasó. De esta manera, la ciudad misma se mantuvo a salvo de un ataque directo hasta que los acontecimientos posteriores justificaron su capitulación.

El 23 de abril se aclaró la situación del mando en el norte de Alemania, en lo que a mí respecta. Hitler decidió quedarse en Berlín. El Cuartel General Supremo se trasladaría de la capital a Rheinsberg. Esto significó que, de acuerdo con las instrucciones emitidas por Hitler a principios de abril, el mando operativo en el norte de Alemania permaneció en sus manos y en las del Cuartel General Supremo al mando del mariscal de campo Keitel y el general Jodl. Mis propias actividades se limitaron y concentraron en el transporte por mar en el Báltico y hacer lo que pude para facilitar el paso de los refugiados que huían por tierra.

El 28 de abril fui de Ploen al Cuartel General Supremo en Rheinsberg. Quería averiguar personalmente cuál era la situación en el frente oriental. Las carreteras de Ploen a Rheinsberg estaban obstruidas por refugiados que huían y camiones llenos de heridos, soldados y civiles, todos moviéndose hacia el oeste. Los aviones de combate británicos y estadounidenses disparaban contra el tráfico congestionado y, tan pronto como aparecieron, los campesinos en los campos abandonaron apresuradamente sus arados y buscaron el refugio más cercano. Muchos de los refugiados murieron y resultaron heridos en estos ataques.

Cuando llegué al Cuartel General Supremo, descubrí que Himmler también estaba allí. Después de la conferencia, giró la conversación hacia la cuestión de la

Traducido por Otrebla 2001

sucesor en caso de que este último fuera asesinado en Berlín y preguntó si, si Hitler le confiaba el control del Estado, pondría mis servicios a su disposición. A esto respondí que lo único que importaba ahora era evitar un reinado del caos que inevitablemente conduciría a un mayor derramamiento de sangre y que, por lo tanto, estaba preparado para servir bajo cualquier gobierno legalmente constituido.

En el aspecto militar, la conferencia me había dejado claro que el ejército del Vístula no sería capaz de resistir la presión rusa por mucho más tiempo, y parecía haber pocas dudas de que pronto perderíamos Mecklenburg. Todo esto me llevó a la única conclusión inevitable: debo hacer todo lo que esté en mi poder para acelerar la evacuación de la población civil, tanto por mar como por tierra.

La conferencia también dejó bastante claro que cualquier control central unificado en Alemania estaría fuera de discusión en el futuro. Ningún control de ningún tipo podía ejercerse desde los confines de Berlín.*Búnker.* Es cierto que el Bunker todavía estaba en comunicación telefónica con el mundo exterior, y además yo tenía un canal confiable de comunicación inalámbrica, atendido por una sección de inteligencia naval, que usaba un cifrado nuevo y secreto que nadie más desconocía. Cualquier información recibida a través de este canal fue totalmente confiable. Pero para Berlín ya no era posible formarse una imagen precisa de la situación exterior.

Goering, quien, se presumía, sería el próximo Jefe de Estado, estaba en el sur de Alemania. El 23 de abril recibí información de la Cancillería en Berlín de que Goering había intentado una*golpe de Estado,* que Hitler lo había relevado inmediatamente de todos sus puestos y que el general Ritter von Greim había sido nombrado comandante en jefe de la Fuerza Aérea.

Más tarde se supo que el informe del intento de Goering *golpe de estado* se había basado en un error. No obstante, el incidente fue característico de la tensa atmósfera política y ofrece un excelente ejemplo de lo fácil que fue para Hitler, encarcelado en el aislamiento de su búnker de Berlín, sacar conclusiones falsas.

Sin embargo, como Goering había sido despedido de todos sus nombramientos

Traducido por Otrebla 2001

, era obvio que ahora estaba fuera de la carrera como sucesor de Hitler.

Desde ese momento estaba bastante convencido de que ahora sería imposible establecer una autoridad unificada en el país. Por tanto, decidí seguir con la Armada el único curso de acción que, tanto desde el punto de vista militar como político, todavía tenía sentido, a saber, continuar durante el mayor tiempo posible con las labores de rescate en las provincias orientales; y cuando ya no fuera posible hacerlo, es decir, cuando no había nada más que pudiéramos hacer útilmente, tenía la intención, con la Marina, de rendirnos.

El 30 de abril recibí una señal de radio en el cifrado naval de la Cancillería de Berlín:

Una nueva traición está en marcha. Según una transmisión enemiga, Himmler se ofreció a rendirse a través de Suecia. El Führer espera que actúes instantáneamente y sin piedad contra los traidores. — Bormann.

Esto, me parecía, era lo que solíamos llamar en la Marina "un verdadero plan salvaje". En lo que a mí respecta, lo único que importaba era mantener el orden y poder seguir adelante con mi trabajo. En cualquier caso, ¿cómo se podía esperar que yo "tomara medidas instantáneas y despiadadas" contra el Reichsführer que tenía a toda la Policía y las SS a su disposición? Yo era bastante impotente para hacerlo.

Toda la Armada estaba en el mar comprometida con su trabajo de rescate o con sus divisiones y batallones navales ayudaba al Ejército a mantener el frente. Para la protección de mi personal y de mí en Ploen, no se había reclutado a un solo hombre. Por lo tanto, usar la fuerza contra Himmler era absolutamente imposible. Tampoco deseaba hacerlo, porque el caos habría sido el resultado inevitable. La decisión que tomé fue simple y rápida. Invité a Himmler a una reunión porque quería saber a qué juego estaba jugando. Acordamos encontrarnos en el cuartel de la policía en Luebeck.

Hacia el mediodía, cuando estaba a punto de partir, el almirante Meisel, el jefe del estado mayor naval y el Gauleiter Wegener vinieron a verme y me dijeron que temían por mi seguridad personal si iba a visitar a Himmler. Hice lo mejor que pude para aliviar sus ansiedades.

Traducido por Otrebla 2001

Meisel declaró rotundamente que no era suficiente que mi perro pastor fuera mi único guardián, y pidió permiso para que al menos se le permitiera trasladar al comandante Cremer y sus submarinistas a Ploen para mi protección. A esto estuve de acuerdo.

Cuando llegué al cuartel de la policía en Luebeck, descubrí que todos los líderes superiores de las SS disponibles aparentemente habían sido convocados a la reunión. Himmler me hizo esperar. Ya parecía considerarse a sí mismo como jefe de estado. Le pregunté si era cierto el informe de que había buscado contacto con los aliados a través del conde Bernadotte. Afirmó que no era cierto, y que en su opinión era fundamental, en estos últimos días de la guerra, que no se permitiera que la discordia entre nosotros creara más caos en el país. Nos separamos amistosamente.

Poco después de nuestra rendición supe que me había mentido cuando negó haber iniciado negociaciones.

Aproximadamente a las seis de la tarde del 30 de abril estaba de vuelta en Ploen. Esperándome allí encontré al almirante Kummetz, el comandante en jefe naval del Báltico, que deseaba informar sobre la situación en el Báltico y sobre el progreso de nuestras actividades de rescate. Speer, el ministro de municiones, que había estado en el norte de Alemania durante mucho tiempo, también estaba allí. En presencia de estos dos, mi ayudante de campo, el comandante Luedde-Neurath, me entregó una señal de radio en el cifrado naval seguro, que acababa de llegar de Berlín:

Gran almirante Doenitz.

El Führer lo ha designado a usted, Herr Almirante, como su sucesor en lugar del Reichsmarschall Goering. Sigue la confirmación por escrito. Por la presente se le autoriza a tomar las medidas que requiera la situación. — Bormann.

Esto me tomó completamente por sorpresa. Desde el 20 de julio de 1944, no había hablado con Hitler en absoluto, excepto en una gran reunión. Nunca me había dado el menor indicio de que me estuviera considerando como un posible sucesor. Nunca había recibido ninguna pista sobre el tema de nadie más, ni, creo, ninguno de los otros líderes había pensado alguna vez en tal posibilidad. A finales de abril, por supuesto, me había resultado obvio que Goering estaba fuera de la carrera, y también estaba claro que Himmler contaba con ser nominado. Pero nunca se me había pasado por la cabeza el hecho de que yo mismo pudiera encargarme de la tarea. Habiendo pasado toda mi vida como oficial en servicio en la Marina, que tal idea debería haber

Traducido por Otrebla 2001

Se me ocurrió que parecía bastante improbable. Incluso cuando recibí esta señal, no pude entender qué pudo haber llevado a mi cita. El 23 de abril Speer había volado de regreso a Berlín para despedirse de Hitler. Más tarde, en el invierno de 1945-46, Speer me dijo que en esa ocasión estuvo presente cuando Hitler estaba considerando los términos de su testamento. Él mismo había sugerido entonces que Hitler me nombrara su sucesor. Hitler, dijo, se había vuelto muy reflexivo, como siempre, cuando tenía algo en particular en mente. Por lo que me dijo Speer, me parece que bien pudo haber sido su sugerencia la que primero puso en la mente de Hitler la idea de considerarme como un posible sucesor. Pero el 30 de abril, cuando llegó el telegrama y estaba presente el propio Speer, no me dijo nada de todo esto.

Supuse que Hitler me había nominado porque quería despejar el camino para que un oficial de las Fuerzas Armadas pudiera poner fin a la guerra. Que esta suposición era incorrecta no lo supe hasta el invierno de 1945-46 en Nuremberg, cuando escuché por primera vez las disposiciones del testamento de Hitler, en el que exigía que la lucha continuara.

Cuando leí la señal, no dudé ni por un momento de que era mi deber aceptar la tarea. Durante un tiempo considerable había sido mi temor constante de que la ausencia de una autoridad central condujera al caos y al sacrificio sin sentido y sin propósito de cientos de miles de vidas. Pero ahora, si actuaba con rapidez y emitía órdenes vinculantes para todos, creía que podría detener la podredumbre. Me di cuenta, por supuesto, de que el momento más oscuro en la vida de cualquier luchador, el momento en que debe rendirse incondicionalmente, estaba cerca. También me di cuenta de que mi nombre permanecería asociado para siempre con el acto y que el odio y la distorsión de los hechos seguirían intentando manchar mi honor. Pero el deber exigía que no prestara atención a tales consideraciones.

Mi política era simple: intentar salvar tantas vidas como pudiera. Mi objetivo seguía siendo el mismo que había sido durante los últimos meses de la guerra y todas las medidas que tomé debían estar diseñadas para promover este objetivo. Si me negaba a aceptar la responsabilidad, no habría una autoridad central unificada para llevar a cabo la tarea. En todo el país habría un sinfín de ofertas de rendición gradual y declaraciones de determinación de seguir luchando, a menudo al mismo tiempo y en la misma zona. El resultado sería la desaparición de toda disciplina militar, la desintegración de las Fuerzas Armadas, la guerra civil y el caos; ¡y en esta confusión de desorden y acción inspirados por una variedad infinita de motivos puramente egoístas! el enemigo avanzaría, aún luchando contra todos los que se interpusieran en su camino,

Traducido por Otrebla 2001

Porque en tales circunstancias no podría haber una capitulación corporativa que impondría al enemigo la obligación de poner fin a las hostilidades. El caos resultante se extendería también a los países que todavía ocupamos, y en particular a los Países Bajos, Dinamarca y Noruega. Los levantamientos de las poblaciones de estos países se enfrentarían con contramedidas de las tropas alemanas de ocupación y darían lugar a más combates y derramamiento de sangre que no podrían dejar de perjudicar aún más nuestras relaciones con estos países en el futuro.

Por lo tanto, era imperativo que actuara de inmediato. En primer lugar, definitivamente tenía que averiguar las intenciones de Himmler. Su actitud la tarde del día en que llegó el telegrama que anunciaba mi nombramiento me había demostrado que obviamente esperaba ser nombrado Jefe de Estado. Aquí había una fuente de peligro potencial. Himmler tenía fuerzas armadas a su disposición en todo el país. Yo no tenía ninguno. ¿Cómo reaccionaría ante el cambio de circunstancias? Ahora que la responsabilidad del nombramiento de los ministros era mía, no podía haber ninguna colaboración entre él y yo. Los objetivos que tenía a la vista no me permitirían cargarme con ningún impedimento político. Aunque en ese momento sabía muy poco de los crímenes que había cometido, era obvio para mí que Himmler, en lo que a mí respecta, era intolerable. Tenía que dejarle muy claro esto, y de una forma u otra, tenía que tener un enfrentamiento rápido y final con él. En la tarde del 30 de abril, poco después de recibir el telegrama, le dije a mi ADC que telefoneara a Himmler, de quien me había separado en Luebeck sólo unas horas antes, y le pidiera que viniera a Ploen de inmediato. A mi ADC respondió con una negativa rotunda, pero cuando yo hablé con él y le dije que su presencia era esencial, finalmente consintió en venir.

Hacia la medianoche llegó, acompañado por seis oficiales armados de las SS, y fue recibido por mi ayudante de campo, Luedde-Neurath. Le ofrecí a Himmler una silla y yo me senté detrás de mi escritorio, sobre el cual yacía, escondida por unos papeles, una pistola con el cierre de seguridad quitado. Nunca antes había hecho nada de este tipo en mi vida, pero no sabía cuál podría ser el resultado de esta reunión.

Le entregué a Himmler el telegrama que contenía mi cita. Por favor, lea esto ', le dije. Lo miré de cerca. Mientras leía, una expresión de asombro, de hecho, de consternación se extendió por su rostro. Toda esperanza pareció derrumbarse dentro de él. Se puso muy pálido. Finalmente se puso de pie e hizo una reverencia. "Permítame", dijo, "convertirme en el segundo hombre en su estado". Le respondí que eso estaba fuera de discusión y que no había forma de que pudiera hacer uso de sus servicios.

Traducido por Otrebla 2001

Así aconsejado, me dejó como a la una de la madrugada. El enfrentamiento se había llevado a cabo sin fuerza y me sentí aliviado porque, por supuesto, no estaba seguro de que Himmler no tomaría alguna medida para oponerse a mis órdenes en los próximos días. Pero hasta ahora al menos habíamos evitado ese conflicto abierto que temía y que habría tenido efectos tan desastrosos sobre el orden interno y nuestros esfuerzos por salvar vidas.

Ahora era libre de continuar. Esa misma noche ordené al mariscal de campo Keitel y al general Jodl que fueran a Ploen. Antes de tomar más medidas, estaba ansioso por obtener una imagen personal de la situación militar lo antes posible. La mañana del 1 de mayo llegó otra señal, enviada a las 7.40 de la mañana, procedente de la Cancillería de Berlín:

Gran Almirante Doenitz (Secreto y Personal).

Estará ahora en vigor. Llegar a ti lo más rápido posible. En espera de mi llegada, debería, en mi opinión, abstenerse de hacer declaraciones públicas. — Bormann

Por eso supuse que Hitler estaba muerto. Solo supe más tarde que, de hecho, ya estaba muerto cuando el telegrama con mi cita fue entregado para su despacho a las 18:15 a las 17:00 horas del 30 de abril. No sé por qué se me ocultó su muerte. No estaba de acuerdo con la opinión de Bormann, pero sentí, por el contrario, que el pueblo alemán y las Fuerzas Armadas alemanas deberían saber lo que había sucedido lo antes posible. Temía que, de lo contrario, la noticia de la muerte de Hitler y mi nombramiento como su sucesor pudiera llegar a conocerse de alguna otra fuente y de alguna forma confusa y perjudicial para el interés público, lo que sólo conduciría a la confusión entre la gente y, mucho más importante, podría muy bien. resultar en la desintegración de las Fuerzas Armadas, que sentirían que con la muerte del Jefe de Estado habían sido liberados de su juramento de fidelidad. Tanto el pueblo como las Fuerzas Armadas también tenían derecho a saber de inmediato lo que pretendía hacer. Estas fueron las consideraciones que me hicieron decidir transmitir mi anuncio por la radio del norte de Alemania el 1 de mayo.

Todo lo que pude deducir de la frase "Will ahora en vigor" fue el hecho de que Hitler ya no estaba vivo. De su suicidio no supe nada. Tampoco a partir de la evaluación de su carácter que había formado, pensé por un momento en el suicidio como una posibilidad. Supuse que había llegado a su fin buscando la muerte en una batalla en Berlín. Por tanto, sentí que el anuncio de su muerte debería expresarse en términos respetuosos. Para denigrarlo de una vez, como, sentí, muchos a mi alrededor harían

Traducido por Otrebla 2001

hubiera querido que hiciera, hubiera sido, en mi opinión, algo mezquino y barato.

De hecho, fue esta tendencia entre la gente conmigo la que me inclinó a equivocarme, tal vez, en la dirección opuesta. Pero en cualquier caso, pensé, la historia le daría su justo veredicto a su debido tiempo. Mi conocimiento del lado inhumano del estado nacionalsocialista era muy limitado. Me enteré de los hechos completos, para mi gran consternación, después del final de la guerra. En ese momento creí que la decencia exigía que yo redactara mi anuncio de la manera en que, de hecho, estaba redactado. Tampoco creo que haría lo contrario hoy, si me encontrara en la misma posición y con el mismo conocimiento limitado de ese lado del comportamiento del régimen.

Además, la forma del anuncio me pareció de menor importancia en comparación con las tareas que tenía por delante. El anuncio pertenecía al pasado. Mi principal preocupación ahora era dar a conocer al pueblo alemán lo que me proponía hacer en el futuro.

El 1 de mayo de 1945 transmití el siguiente anuncio:

El Führer me ha designado como su sucesor. Por tanto, consciente de mis responsabilidades, asumo el liderazgo del pueblo alemán en esta hora fatídica. Mi primera tarea es salvar a los hombres y mujeres alemanes de la destrucción por el avance del enemigo bolchevique. Sólo para cumplir este propósito continúa la lucha militar. Mientras los británicos y los estadounidenses sigan impidiendo el cumplimiento de esta tarea, también debemos seguir luchando y defendiéndonos de ellos.

En ese caso, los británicos y los estadounidenses no lucharán por los intereses de sus propios pueblos, sino únicamente por la expansión del bolchevismo en Europa.

El 1 de mayo también emití mi Orden del Día a las Fuerzas Armadas:

El Führer me ha designado como su sucesor como Jefe de Estado y Comandante Supremo de las Fuerzas Armadas. Asumo el mando de todos los Servicios de las Fuerzas Armadas con la firme intención de continuar la lucha contra los bolcheviques hasta que nuestras tropas y los cientos de miles de familias alemanas en nuestras provincias orientales se hayan salvado de la esclavitud o la destrucción. Contra los británicos y los estadounidenses debo seguir luchando mientras persistan en obstaculizar el logro de mi objetivo principal.

Traducido por Otrebla 2001

Sentí que era un asunto de gran urgencia que, para ayudarme a lidiar con los problemas políticos externos que surgirían, tuviera a mi lado un consejero experimentado, un hombre que no estuviera manchado por cualquier contacto con la política exterior alemana de los últimos tiempos. años. Tenía la esperanza de que el ex Ministro de Relaciones Exteriores, Freiherr von Neurath, a quien conocía personalmente desde 1915, asumiera los cargos de Ministro de Relaciones Exteriores y Primer Ministro en el Gobierno que me proponía formar. Encargué a mi ayudante de campo, Luedde-Neurath, la tarea de averiguar dónde estaba Freiherr von Neurath. Llamó por teléfono y preguntó a von Ribbentrop, que se alojaba cerca de Ploen. El resultado fue que el propio Ribbentrop vino a verme y sugirió que él mismo tenía el derecho legal de ser nombrado Ministro de Relaciones Exteriores y que, de hecho, era el hombre adecuado para la tarea, porque después de todo, agregó, los británicos lo conocían y siempre habían estado encantados de tratar con él. Rechacé la oferta.

No pudimos encontrar a Freiherr von Neurath. (Más tarde me enteré de que en ese momento había estado en Vorarlberg). Por lo tanto, tuve que tomar otra decisión.

Un poco antes de mi nombramiento, el ministro de Finanzas, Graf Schwerin-Krosigk, me había visitado en Ploen. Hasta entonces, salvo en la ocasión en que nos conocimos, no habíamos tenido nada que ver el uno con el otro. Durante su visita habíamos hablado de toda la situación. Su clara y sabia apreciación me había dejado una fuerte impresión. Me sentí convencido de que su propia concepción política de que Alemania pertenecía a Europa occidental estaba en armonía con mis puntos de vista.

Por lo tanto, el 1 de mayo le pedí que viniera a verme y le expresé la esperanza de que aceptara el cargo de asesor político y presidente del gabinete que me proponía formar para ayudar en la solución de los problemas que teníamos ante nosotros. Le señalé que no podía esperar ganar laureles, pero que tanto él como yo teníamos el deber de aceptar la tarea en interés del pueblo alemán. Pidió un poco de tiempo para pensarlo. Esta fue una solicitud razonable. El 2 de mayo volvió a verme y me dijo que estaba dispuesto a aceptar. La forma en que había despedido a Himmler había influido en su decisión.

Pronto se hizo evidente que no podría haber tomado una mejor decisión. El consejo de este hombre capaz y recto, con su habilidad para ver las cuestiones fundamentales de cualquier problema que enfrentara, fue de gran valor para mí en las semanas siguientes. Pronto descubrimos que en todos los aspectos básicos estábamos completamente de acuerdo. Aunque oficialmente solo era el director del lado civil de nuestras actividades, no pasó mucho tiempo antes de que lo invitara a participar también en nuestras conferencias militares; y una vez más encontré que sus opiniones sobre los militares

Traducido por Otrebla 2001

La acción a tomar coincidió totalmente con la mía.

En la noche del 30 de abril, en respuesta a las instrucciones que les había dado, el mariscal de campo Keitel, jefe de personal del cuartel general supremo, y el general Jodl, su jefe de personal, llegaron a Ploen.

Yo opinaba que, como resultado de su larga y aislada vida personal, como parte del séquito de Hitler, el Cuartel General Supremo no estaba lo suficientemente en contacto con las condiciones en el frente para ver claramente las decisiones que ahora debían tomarse. A este respecto, sin embargo, me formé una opinión muy alta de la claridad de pensamiento y el porte e integridad militar desplegados por el general Jodl.

Hacia fines de abril, justo antes de mi nombramiento, los mariscales de campo von Bock y von Manstein me visitaron y discutimos la situación militar. Manstein había hecho especial hincapié en la necesidad de retirar gradualmente los ejércitos del frente oriental a posiciones cercanas a los frentes británico y estadounidense. Esto coincidió completamente con mis propios puntos de vista. Por lo tanto, el 1 de mayo di órdenes de que contactaran a von Manstein de inmediato. Tenía la intención de invitarlo a reemplazar a Keitel como Jefe de Estado Mayor. Sin embargo, no pudimos ponernos en contacto con él, por lo que el Cuartel General Supremo había permanecido bajo la dirección de Keitel y Jodl.

Tan pronto como llegaron el 1 de mayo, y todos los días posteriores, estos dos oficiales presentaron un informe diario sobre la situación militar.

Me gustaría reproducir aquí un breve resumen de la situación tal como la vi en ese momento y como se la dicté a mi ayudante de campo en los primeros días de mi cautiverio, cuando aún estaba fresca en mi mente:

1. Como resultado de los ataques aéreos, la producción de material de guerra de todo tipo se había hundido al mínimo. No quedaban reservas de municiones, armas o combustible. Las comunicaciones se habían interrumpido por completo, por lo que cualquier redistribución o transferencia de materias primas, artículos manufacturados o suministros alimentarios se había vuelto extremadamente difícil, si no imposible.

2. El Grupo de Ejércitos de Italia se había rendido. El ejército en el oeste bajo El mariscal de campo Kesselring estaba en proceso de desintegración.

3. En el frente oriental, el Ejército del Sudeste se retiraba en buen estado el Yugoslavia. El grupo de ejércitos de Rendulic en Prusia Oriental y la Alta Silesia se mantuvo firme, al igual que el grupo de ejércitos de Schoerner, contra los rusos. Sin embargo, ambos grupos de ejércitos se estaban quedando sin municiones y combustible.

Traducido por Otrebla 2001

4. El intento de aliviar a Berlín había fracasado. El ejército de Busse estaba tratando de evitar cerco retrocediendo hacia el oeste. El ataque del ejército de Wenck no había logrado abrirse paso y también se estaba retirando hacia el oeste.

5. El Grupo de Ejércitos del sector norte del frente oriental se retiraba en desorden en Mecklenburg.

6. Las tropas en Prusia Oriental y Occidental estaban siendo abrumadas por superiores Fuerzas rusas. El frente de Courland estaba aguantando; pero no teníamos municiones ni combustible que pudiéramos enviarle. El colapso de este frente y de los de Schoerner y Rendulic fue, por tanto, sólo una cuestión de tiempo. La Armada estaba haciendo todo lo posible para evacuar por mar a tantas tropas como fuera posible de Curlandia y Prusia Oriental y Occidental.

7. En el noroeste de Alemania, Frisia Oriental y Schleswig-Holstein todavía no sido ocupado por el enemigo. Sin embargo, no había suficientes tropas allí para detener la ofensiva enemiga anticipada. Por tanto, las divisiones de Frisia Oriental y las del oeste del Elba habían sido transferidas a Schleswig-Holstein en un intento de mantener intacta al menos esa zona. Que nuestras fuerzas no habían sido lo suficientemente fuertes ni siquiera para ese propósito se demostró el 2 de mayo cuando el enemigo lanzó su ataque a través del Elba en Lauenburg y penetró de inmediato hasta la costa del Báltico en Luebeck y Schwerin.

8. Holanda, Dinamarca, los puertos de Vizcaya, las Islas del Canal y Dunkerque fueron todo todavía en posesión alemana, y por el momento todo estaba tranquilo en estos territorios.

9. Millones de refugiados civiles, en particular en el norte de Alemania, estaban huyendo hacia el oeste antes de los rusos que se aproximaban.

10. De los ataques aéreos y en sus decididos esfuerzos por mantener el mar las comunicaciones con Noruega y en el Báltico, la Armada había sufrido graves pérdidas en buques de superficie: lanchas torpederos, dragaminas, botes eléctricos y buques de escolta. De los grandes barcos solo el Prinz*Eugen* y el *Nuernberg* permaneció intacto. El brazo de submarinos estaba en vísperas de un resurgimiento de la campaña de guerra submarina, ya que, a partir de mayo, los nuevos tipos de barcos entrarían en servicio en cantidades cada vez mayores.

11. La Fuerza Aérea se había reducido a proporciones exiguas y sus actividades, restringidos por la falta de combustible, seguían disminuyendo.

Esta imagen de la situación militar en su conjunto mostró claramente que la guerra estaba perdida. Como tampoco hubo posibilidad de efectuar ninguna mejora en

Traducido por Otrebla 2001

En cuanto a la posición general de Alemania por medios políticos, la única conclusión a la que yo, como Jefe de Estado, pude llegar fue que la guerra debe ponerse fin lo antes posible, a fin de evitar un mayor derramamiento de sangre.

Esta apreciación de la situación fue la base sobre la que formé mi plan de acción. Los aliados, como ya he dicho, insistían en la rendición incondicional en todos los frentes. Pero una rendición corporativa incondicional que entregaría los ejércitos alemanes en el frente oriental en manos de los rusos fue algo que tuve que posponer el mayor tiempo posible.

Mi objetivo era devolver nuestro frente oriental a lo que conocíamos como la línea de demarcación del área a ser ocupada por los británicos y los estadounidenses y evacuar a tantos refugiados como fuera posible al área de los aliados occidentales. Con el mismo objeto en vista, tenía la intención de que el transporte por mar continuara como un asunto de extrema urgencia y con la ayuda de todos los barcos disponibles de cualquier tamaño o tipo. Me preocupaba especialmente la retirada del Grupo de Ejércitos Central al mando del mariscal de campo Schoerner. Se estaba haciendo todo lo posible para garantizar la evacuación por mar de las tropas en Prusia Oriental y Occidental; el Vístula y los ejércitos noveno y duodécimo estaban comparativamente cerca de la línea de demarcación que bien podría salvarlos. Pero el Grupo de Ejércitos Central, que estaba en posición en la frontera oriental de Checoslovaquia, estaba separada del frente americano por toda la amplitud de ese país. Por tanto, en la conferencia del 1 de mayo dije que, en mi opinión, los ejércitos de Schoerner debían evacuar inmediatamente las posiciones que mantenían firmemente y retirarse en dirección al frente americano. En mi opinión, era esencial, dije, que debían ganar terreno en dirección suroeste, de modo que cuando llegara la rendición, estuvieran lo suficientemente cerca de los estadounidenses como para ser aceptados por ellos como prisioneros de guerra. Sin embargo, los generales del Mando Supremo, Keitel y Jodl, desaconsejaron una retirada inmediata. Argumentaron que si el Grupo de Ejércitos Central evacuaba sus posiciones actuales, colapsaría y sería invadido por los rusos. Por tanto, en la conferencia del 1 de mayo dije que, en mi opinión, los ejércitos de Schoerner debían evacuar inmediatamente las posiciones que mantenían firmemente y retirarse en dirección al frente americano. En mi opinión, era esencial, dije, que debían ganar terreno en dirección suroeste, de modo que cuando llegara la rendición, estuvieran lo suficientemente cerca de los estadounidenses como para ser aceptados por ellos como prisioneros de guerra. Sin embargo, los generales del Mando Supremo, Keitel y Jodl, desaconsejaron una retirada inmediata. Argumentaron que si el Grupo de Ejércitos Central evacuaba sus posiciones actuales, colapsaría y sería invadido por los rusos. Por tanto, en la conferencia del 1 de mayo dije que, en mi opinión, los ejércitos de Schoerner debían evacuar inmediatamente las posiciones que mantenían firmemente y retirarse en dirección al frente americano. En mi opinión, era esencial, dije, que debían ganar terreno en dirección suroeste, de modo que cuando llegara la rendición, estuvieran lo suficientemente cerca de los estadounidenses como para ser aceptados por ellos como prisioneros de guerra. Sin embargo, los generales del Mando Supremo, Keitel y Jodl, desaconsejaron una retirada inmediata. Argumentaron que si el Grupo de Ejércitos Central evacuaba sus posiciones actuales, colapsaría y sería invadido por los rusos. que ganaran terreno en dirección suroeste, de modo que cuando llegara la rendición estuvieran lo bastante cerca de los norteamericanos como para ser aceptados por ellos como prisioneros de guerra. Sin embargo, los generales del Mando Supremo, Keitel y Jodl, desaconsejaron una retirada inmediata. Argumentaron que si el Grupo de Ejércitos Central evacuaba sus posiciones actuales, colapsaría y sería invadido por los rusos. que ganaran terreno en dirección suroeste, de modo que cuando llegara la rendición estuvieran lo bastante cerca de los norteamericanos como para ser aceptados por ellos como prisioneros de guerra. Sin embargo, los generales del Mando Supremo, K

Contra mi mejor juicio, en este caso cedí a sus argumentos y pospuse la emisión de la orden de retirada hasta que tuve la oportunidad de escuchar por mí mismo lo que Schoerner y el teniente general Natzmer, su jefe de personal, tenían que decir. Les ordené a ambos que vinieran a verme en Ploen.

La otra cuestión que suscitaba especial inquietud era la de los países — aparte de Checoslovaquia— que seguíamos ocupando, a saber,

Traducido por Otrebla 2001

Noruega, Dinamarca y Holanda. Totalmente de acuerdo con Graf Schwerin-Krosigk, rechacé todas las sugerencias de que deberíamos retenerlas como "peones de negociación" con los que extraer concesiones del enemigo. Ante la plenitud de nuestra derrota, el enemigo no tenía motivos para ofrecer concesiones a cambio de los territorios ocupados por nosotros, de los que en cualquier caso obtendría posesión en poco tiempo. Mi objetivo principal era evitar los combates y el derramamiento de sangre en estos países, las revueltas de sus poblaciones y las contramedidas de las fuerzas de ocupación alemanas; en otras palabras, quería encontrar la mejor manera de asegurar su rendición pacífica y ordenada. Por tanto, el 1 de mayo, además del mariscal de campo Schoerner, envié por Frank, el Reichsprotektor de Checoslovaquia, Seyss-Inquart, el Reichskommissar de los Países Bajos,

Para evacuar a la población civil y retirar nuestro frente oriental a las posiciones deseadas en el oeste, necesitábamos otros ocho o diez días y, en consecuencia, tuve que hacer todo lo posible para retrasar la rendición a los rusos.

Aunque había declarado públicamente en una transmisión el 1 de mayo la intención de continuar resistiendo en el oeste solo durante el tiempo que fuera necesario para la implementación de mis planes en el este, me di cuenta de que solo podía poner fin a las hostilidades contra los británicos y los estadounidenses mediante una rendición real en el campo de batalla. Pero si, en vista del lema de la "rendición incondicional", alguna vez deberíamos lograr persuadirlos para que acepten una capitulación parcial y separada, no lo sabía. Pero tenía que intentarlo, aunque no abiertamente, porque los rusos sin duda, si supieran lo que estaba pasando, intervendrían y estropearían cualquier posibilidad que pudiera tener de tener éxito.

La primera rendición parcial, como la imaginé, sería poner fin a las hostilidades en el norte de Alemania contra los británicos al mando del mariscal de campo Montgomery. Con el Cuartel General Supremo arreglé los detalles de cómo deberíamos dar a conocer nuestras intenciones a los británicos. Como líder de la delegación alemana propuse enviar al almirante von Friedeburg, que estaba en Kiel y cuya habilidad y habilidad como negociador me pareció que lo convertía en el mejor hombre para esta difícil tarea. El 1 de mayo ordené a von Friedeburg que se mantuviera preparado para venir a conocerme y luego proceder en una misión especial.

En el oeste, entonces, estaba apuntando a rendirme *por negociación,* y antes de continuar, quizás debería decir algunas palabras sobre el tema de mi autoridad sobre las Fuerzas Armadas, que estaría llamado a observar cualquier acuerdo alcanzado.

Traducido por Otrebla 2001

Los miembros de las Fuerzas Armadas Alemanas habían hecho un juramento de lealtad a Hitler personalmente, como Führer del Reich Alemán y Comandante Supremo de las Fuerzas Armadas Alemanas. Este juramento había quedado anulado y sin efecto, oficialmente, por la muerte de Hitler. Sin embargo, esto no significaba que todos los miembros de las fuerzas estuvieran ahora exentos de sus deberes y pudieran irse a su casa. Las fuerzas aún tenían su deber que cumplir. Solo si lo hicieran podría evitarse el caos y pérdidas cada vez mayores. En la desesperada situación en la que Alemania se encontraba ahora con sus frentes de combate muy separados y destrozados, llamar a las fuerzas para que juraran lealtad a mi persona era prácticamente imposible. Por otro lado, era esencial que ordenara la obediencia de todos ellos, no solo para la ejecución de las órdenes que di, como la retirada de varios ejércitos, sino también para permitirme firmar instrumentos de rendición en su nombre, que serían llamados a observar. La urgencia de la situación exigía que encontrara alguna solución a esta cuestión que prescindiera de la necesidad de administrar un juramento personal voluntario y jurídicamente vinculante. El 1 de mayo emití la siguiente declaración a los miembros de las Fuerzas Armadas Alemanas:

Espero disciplina y obediencia. El caos y la ruina solo pueden evitarse mediante la ejecución rápida y sin reservas de mis órdenes. Cualquiera que en esta coyuntura no cumpla con su deber y condene a mujeres y niños alemanes a la esclavitud y la muerte es un traidor y un cobarde. El juramento de lealtad que hizo al Führer ahora los une a todos y cada uno de ustedes a mí, a quien él mismo designó como su sucesor.

Los días siguientes demostraron que las Fuerzas Armadas Alemanas habían aceptado mi autoridad; y eso era todo lo que importaba.

Antes de describir cómo se inició la rendición parcial a los británicos, debo mencionar otro incidente ocurrido el 1 de mayo. A las 15.18 horas recibí una tercera y última señal de la Cancillería de Berlín, de donde había sido enviada a las 14.46 horas.

Gran Almirante Doenitz (Personal y Secreto). Para ser manejado solo por un Oficial.

El Führer murió ayer a las 15.30 horas. En su testamento del 29 de abril le nombra presidente del Reich, a Goebbels como canciller del Reich, a Bormann como ministro del partido ya Seyss-Inquart como ministro de Asuntos Exteriores. El testamento, por orden del Führer, es

Traducido por Otrebla 2001

enviado a usted y al mariscal de campo Schoerner y fuera de Berlín para su custodia. Bormann intentará comunicarse con usted hoy para explicarle la situación. La forma y el momento del anuncio a las Fuerzas Armadas y al público se deja a su discreción. Reconocer. — Goebbels, Bormann.

El contenido de esta señal se basó, entonces, en las disposiciones del testamento de Hitler. Pero las instrucciones contenidas en él diferían completamente tanto de mis ideas sobre la elección de consejeros y ministros que, en mi opinión, necesitaba para poner fin a la guerra, como de las medidas que ya había tomado con ese fin. También estaban en desacuerdo con el contenido de la señal anterior, que me autorizaba 'a tomar las medidas que la situación demande'. Por lo tanto, me sentí incapaz de obedecer estas instrucciones de ninguna manera. Sentí que debía hacer las cosas a mi manera y estaba decidido a hacerlo. Por lo tanto, le di instrucciones a mi ayudante de campo para que guardara los documentos en un lugar seguro y se asegurara de que no se mencionara su contenido. Solo así podría evitar el malestar y la confusión que inevitablemente habría surgido en el país si el contenido de esta señal llegara al conocimiento del público en general. Y en esa coyuntura el orden público era de primordial importancia.

Por las mismas razones, ordené que Goebbels y Bormann fueran arrestados si aparecían en Ploen. En la grave situación en la que nos encontrábamos, no podía permitirme cargar con la interferencia de nadie.

Así llegó a su fin este primer día de mayo, un día tan cargado de decisiones portentosas, mientras que en el mar los transportes llenos de heridos, refugiados y tropas se apresuraban hacia el oeste, las columnas de refugiados que huían por tierra avanzaban hacia su la salvación y los ejércitos en Pomerania, en Brandeburgo y en Silesia continuaron retirándose en dirección a la línea de demarcación angloamericana. El 2 de mayo iba a traer desarrollos rápidos.

Desde el 26 de abril, los británicos ocupaban una cabeza de puente cerca de Lauenburg, en la orilla este del Elba. Desde allí lanzaron un ataque el 2 de mayo e invadieron las débiles defensas alemanas. Muy rápidamente, las tropas y los tanques británicos habían avanzado hasta Luebeck. Al mismo tiempo, un poco más al sur, los estadounidenses cruzaron el Elba y llegaron a Wismar sin oposición. Así, desde el Báltico hasta el Elba, los británicos y los estadounidenses se encontraban a horcajadas sobre las carreteras que iban de Mecklenburg a Holstein, que estaban obstruidas por columnas de refugiados y las tropas en retirada del ejército del Vístula. La puerta hacia el oeste ya no estaba abierta, y dependía de la aquiescencia británica si se permitiría o no a las tropas y refugiados escapar de los perseguidores rusos.

Traducido por Otrebla 2001

en la zona británica en Schleswig-Holstein. Con el único propósito de mantener abierta esta puerta de entrada a Schleswig-Holstein para los refugiados, la lucha contra los aliados occidentales había continuado en el Elba. Ahora que Schleswig-Holstein estaba en manos británicas, no tenía sentido persistir. Por lo tanto, di órdenes de que se iniciaran inmediatamente negociaciones de rendición, de acuerdo con nuestro plan preparado. Friedeburg debía ir en primera instancia a Montgomery y ofrecerle entregarle el noroeste de Alemania. Luego, cuando eso hubiera sido aceptado, debía ir a Eisenhower y ofrecer la rendición del resto del teatro occidental.

Lo llamé para explicarle la situación precisa e informarle sobre su misión. El contralmirante Wagner y el general Kinzel debían acompañarlo. Desde 1943, el almirante Wagner había estado presente cuando se tomaron todas las decisiones importantes y estaba particularmente familiarizado con los acontecimientos de las últimas semanas; por lo tanto, estaba en condiciones de brindar un valioso apoyo durante las negociaciones. Kinzel debía asesorar a Friedeburg en asuntos técnicos relacionados con el Ejército.

El oficial al mando del distrito de Hamburgo recibió instrucciones del Cuartel General Supremo de enviar un oficial con una bandera de tregua a los británicos a las ocho en punto de la mañana del 3 de mayo para ofrecer la rendición de Hamburgo y, al mismo tiempo, informar a los británicos de que un La delegación del almirante Friedeburg estaba en camino.

Mi reunión con Friedeburg el 2 de mayo se retrasó. Durante días y días, las carreteras de Holstein habían estado bajo fuego de aviones de combate británicos y eran intransitables. Tan pronto como recibí la noticia del avance británico, di órdenes inmediatas para el traslado de mi cuartel general a Muerwik, cerca de Flensburg. Tuve que conservar mi libertad de acción durante el mayor tiempo posible, y en mis cabañas en Ploen podría haber sido recogido por las tropas británicas en cualquier momento. Los alrededores de Ploen estaban bajo constante ataque aéreo todos los días y todo el día. Por lo tanto, no había más remedio que esperar hasta que los ataques en las carreteras amainaran al final del día y me permitieran reunirme con Friedeburg y trasladar mi cuartel general a Muerwik.

Mientras esperaba, llegaron el mariscal de campo Ritter von Greim y Frau Hanna Reitsch. Greim había sido trasladado en avión a Ploen por esta valiente mujer para despedirse de mí. Había sido herido en el pie mientras volaba a Berlín por última vez y ahora estaba con muletas.

Fue con un sentimiento de profunda simpatía que recibí y hablé con este excelente hombre y oficial. Habló con amargura del hecho de que el idealismo y la devoción al deber de los soldados que creían que habían estado al servicio de una causa noble deberían haber

Traducido por Otrebla 2001

terminó en una catástrofe tan espantosa. Dijo que no deseaba seguir viviendo y nos separamos profundamente conmovidos.

Hacia la tarde cesaron los ataques aéreos. Le dije a Friedeburg que se reuniera conmigo en el puente Levensau sobre el canal Kaiser Wilhelm cerca de Kiel. Graf Schwerin-Krosigk y yo llegamos a la cita sin incidentes. Mis instrucciones a Friedeburg fueron que debía ofrecer a Montgomery la rendición militar de todo el norte de Alemania y al mismo tiempo invitar al mariscal de campo a prestar especial atención al problema de los refugiados y las tropas en retirada en los límites orientales de la zona ocupada. por los británicos. En particular, debía hacer todo lo posible para garantizar que las evacuaciones y las retiradas por tierra y mar no se vieran afectadas negativamente por la rendición, sino que se les permitiría continuar. Se despidió de nosotros en la oscuridad, acompañado de nuestros mejores deseos de éxito.

Schwerin-Krosigk, Luedde-Neurath y yo pasamos a Muerwik. Los ataques aéreos se habían reanudado y los aviones de combate utilizaban reflectores y disparaban el tráfico en las carreteras. Una y otra vez tuvimos que detenernos y ponernos a cubierto, pero por fin, alrededor de las dos de la mañana, llegamos a Muerwik. El resto de la noche la pasó arrebatando un poco de sueño y respondiendo a las consultas de los comandantes militares, quienes, en este estado intermedio entre la paz y la guerra, no tenían muy claro qué actitud debían adoptar.

La mañana del 3 de mayo fue un momento de gran ansiedad. ¿Había logrado Friedeburg, me pregunté, durante los intensos ataques aéreos de la noche anterior llegar a Hamburgo y al cuartel general de Montgomery? ¿Qué recepción se le daría a nuestras propuestas, ya que no estaban de acuerdo con la demanda aliada de rendición incondicional simultánea en todos los frentes?

Cuando los ataques aéreos no pudieron reanudarse durante la mañana, comencé a tener la esperanza de que esto podría ser el resultado de la llegada de Friedeburg al cuartel general de Montgomery. Y, de hecho, como supe más tarde, el mariscal de campo había ordenado que se detuvieran todas las operaciones aéreas tan pronto como se le informó de la llegada y la misión de Friedeburg.

Durante el día llegaron a mi cuartel general las autoridades civiles y militares de los países aún bajo nuestra ocupación. En lugar de Schoerner, había venido el general von Natzmer como representante del Grupo de Ejércitos Central. Me transmitió la opinión de Schoerner de que su grupo de ejércitos se desintegraría si se le obligara a desocupar sus posiciones fuertemente fortificadas en los Sudetes. Entonces le expliqué por qué creía necesario que se retirara lo antes posible en dirección a las líneas americanas. y le ordené que se llevara todo

Traducido por Otrebla 2001

los pasos necesarios para asegurar una retirada inmediata de todo el grupo de ejércitos.

Frank, el Protector de Bohemia y Moravia, afirmó que los checos de clase media estaban muy preocupados por el futuro político de su país si los rusos lo liberaban. Sugirió que la oferta de rendición debería ser hecha a los estadounidenses por políticos checos que al mismo tiempo los invitarían a ocupar el país. No creía que tal oferta tuviera ningún efecto en los planes aliados para Checoslovaquia, que debían haberse resuelto con mucha antelación. Pero estuve de acuerdo en que valía la pena intentarlo. Frank regresó a Checoslovaquia y no supimos nada más de él. El 6 de mayo, Praga se rebeló. Que Frank, independientemente de su propia seguridad personal y con la más mínima posibilidad de éxito,

En los Países Bajos, Dinamarca y Noruega la situación fue bastante diferente. En todos estos países todavía estábamos al mando del barco del Estado, y este hecho me hizo sentir aún más ansioso de que su entrega se llevara a cabo sin fricciones. En lo que respecta a los Países Bajos, se acordó con Seyss-Inquart que se debería intentar lograr una rendición por separado y que en ningún caso habría demoliciones o inundaciones. En el caso de que estos arreglos resultaron ser superfluos, ya que Holanda fue incorporada al día siguiente a los territorios que íbamos a entregar a los británicos.

De Dinamarca habían venido el Plenipotenciario del Reich, el Dr. Best y el General Lindemann. Este último dio fe de las tropas bajo su mando, cuya eficacia combativa, declaró, había permanecido intacta; El Dr. Best, por otro lado, advirtió contra cualquier continuación de las hostilidades en suelo danés.

Con la total aquiescencia del Graf Schwerin-Krosigk, instruí a Best y Lindemann para que evitaran toda fricción con la población danesa hasta que se rindiera el país.

Pero la entrega de Dinamarca también se resolvió al día siguiente en el curso de las negociaciones con Montgomery.

En una de nuestras conferencias con Terboven y el general Boehme sobre Noruega, Himmler apareció inesperadamente, acompañado por Gruppenführer Schellenberg, el Jefe del Servicio de Seguridad Exterior de Alemania. El general Boehme informó que Noruega estaba tranquila, que los noruegos esperaban que el fin de la ocupación alemana llegara en cualquier momento y que, por lo tanto, no deseaban correr el riesgo de un derramamiento de sangre mayor e innecesario al levantarse en rebelión.

Traducido por Otrebla 2001

Schellenberg sugirió que deberíamos ofrecer entregar Noruega a Suecia y pedir al mismo tiempo que se permitiera al ejército de ocupación alemán entrar en Suecia y ser internado allí. De esta manera, señaló, nuestras tropas escaparían de convertirse en prisioneras de los británicos o de los estadounidenses. En el curso de la discusión se reveló que, a través de Schellenberg, Himmler había planteado en algún momento esta cuestión a Suecia y que ese país había expresado, en confianza, su voluntad de aceptar el internamiento de estas tropas en su territorio.

Vi con sospecha tanto los motivos que habían impulsado estas negociaciones extraoficiales como el éxito que las había acompañado. Aparte de lo dudoso del motivo, me pareció que dar ese paso sería, en sí mismo, un error. ¡Cómo, en nuestro actual estado de impotencia, podríamos 'intentar hacer algo rápido' contra los Aliados ofreciéndoles la rendición de Noruega no a ellos, sino a un país neutral! Tampoco estaba del todo seguro de que ser internado en Suecia resultaría en última instancia una ventaja para las propias tropas alemanas. ¡Quién estaría dispuesto a garantizar que Suecia no los entregaría a los rusos bajo presión! (Esto es exactamente lo que les sucedió, más tarde, a los alemanes que desembarcaron en Malmö).

Por tanto, siguiendo el consejo de Graf Schwerin-Krosigk, me limité a aceptar que Schellenberg debería comprobar si la aquiescencia de Suecia se había obtenido con la aprobación británica, ya fuera implícita o expresada de forma definitiva. Pero ciertamente no le di a Schellenberg el derecho a concluir ningún acuerdo formal.

No supe nada más de él. Pero para mi satisfacción, las capitulaciones que yo mismo había patrocinado pronto pusieron fin a estas vagas negociaciones clandestinas.

El 3 de mayo recibí un mensaje del mariscal de campo Kesselring en el sur de Alemania para decir que estaba dispuesto a dar su aprobación a la rendición, el 2 de mayo, del Grupo de Ejércitos Sudoeste (general Vietinghoff). Me pidió permiso para negociar de forma independiente con los aliados occidentales con respecto a su sector en el sureste. A esto acepté de inmediato, porque cuanto más territorio tomaran los estadounidenses y no los rusos, más complacidos estábamos.

Poco antes de la medianoche, Friedeburg regresó de sus negociaciones con Montgomery e informó de inmediato sobre los aspectos más destacados de su conferencia. El mariscal de campo, dijo, no había rechazado la rendición separada propuesta, es decir, no había exigido una rendición incondicional simultánea en todos los frentes, incluido el ruso.

Traducido por Otrebla 2001

En la mañana del 4 de mayo, Friedeburg presentó su informe detallado en presencia de Schwerin-Krosigk, Keitel y Jodl. Montgomery, nos informó, estaba dispuesto a aceptar la rendición separada del norte de Alemania, pero exigió que se incluyera a Holanda y Dinamarca. Él, Friedeburg, había respondido que no tenía autoridad para estar de acuerdo con esto, pero que estaba seguro de que yo estaría de acuerdo. Montgomery también había exigido, continuó, la rendición simultánea de todos los buques de guerra y mercantes. Esto, por supuesto, afectaba la cuestión vital de nuestra organización de evacuación de refugiados y, por lo tanto, Friedeburg había explicado nuestro problema y nuestra ansiedad por llevar a tantos como fuera posible a los territorios occidentales y evitar que cayeran en manos de los rusos. Montgomery había respondido que no evitaría que los soldados individuales se rindieran, pero que en ninguna circunstancia podía aceptar la rendición de cuerpos formados de tropas. En cuanto a los refugiados, se había negado a dar garantías, pues, dijo, la cuestión en cuestión era la de una rendición puramente militar y los asuntos civiles no entraban en juego; sin embargo, había añadido que "no era un monstruo". Montgomery había hecho la estipulación adicional de que no debería haber demoliciones ni hundimientos de buques de guerra dentro del área que se entregaría. Friedeburg había pedido entonces que se le permitiera informarme, ya que no tenía autoridad para aceptar algunas de las demandas. añadió que no era "ningún monstruo". Montgomery había hecho la estipulación adicional de que no debería haber demoliciones ni hundimientos de buques de guerra dentro del área que se entregaría. Friedeburg había pedido entonces que se le permitiera informarme, ya que no tenía autoridad para aceptar algunas de las demandas. añadió que no era "ningún monstruo". Montgomery había hecho la estipulación adicional de que no debería haber demoliciones ni hundimientos de buques de guerra dentro del área que se entregaría. Friedeburg había pedido entonces que se le permitiera informarme, ya que no tenía autoridad para aceptar algunas de las demandas.

Hasta aquí el informe de Friedeburg. En lo que respecta a una extensión de la rendición para incluir a los Países Bajos y Dinamarca, tanto Schwerin-Krosigk como yo estábamos muy contentos con la perspectiva de `` quitarnos estos países de las manos '' y verlos entregados de manera ordenada tan pronto como sea posible.

La exigencia de que entregáramos nuestros barcos me perturbó gravemente. Significaría el fin de la evacuación por mar de tropas y refugiados hacia los territorios occidentales. Sin embargo, del informe de Friedeburg sobre la actitud de Montgomery hacia esta cuestión, tuve la impresión de que sería posible permitir que los barcos que ya están en el mar continuaran su viaje hacia el oeste. Pero los heridos, los refugiados y las tropas a bordo tendrían que ser desembarcados en puertos daneses. La llegada de unos 300.000 alemanes supondría una gran presión política y administrativa sobre los escasos recursos de Dinamarca. El alojamiento, la comida y la atención médica para un número tan grande de extranjeros y, además, de extranjeros hostiles, presentaría un problema de gran dificultad. Pero estas eran desventajas que forzosamente tuvimos que aceptar de buena gana. Sobre la cuestión de la estipulación británica de que no debería haber demoliciones ni hundimientos de buques de guerra, las opiniones variaron. Schwerin-Krosigk y yo opinamos que deberíamos aceptar esta estipulación. Rechazarlo, pensamos, sería perjudicar nuestra posición como personas confiables con las que era posible llegar a un acuerdo.

Traducido por Otrebla 2001

No podíamos poner en peligro nuestro objetivo principal, a saber, hacer capitulaciones separadas para salvar vidas humanas. Los oficiales del Cuartel General Supremo, por otro lado, opinaron que entregar armas, y particularmente buques de guerra, la manifestación más llamativa y visible de la fuerza armada, sería una violación de los principios del honor militar.

Me di cuenta de que si entregaba nuestros buques de guerra estaría actuando en contra de las tradiciones de nuestra Armada y de las armadas de todas las demás naciones. Fue en un esfuerzo por cumplir con este código de honor que es aceptado por todas las naciones que la Armada alemana hundió la flota en Scapa Flow al final de la Primera Guerra Mundial. Pero no tenía ninguna duda en mi propia mente de que tendría que entregar los barcos. Esta vez la situación fue muy diferente. Esta vez se trataba de salvar de la muerte a innumerables hombres, mujeres y niños justo cuando la guerra llegaba a su fin. Si me negaba por una cuestión de honor a entregar los barcos, la rendición separada no se llevaría a cabo. Los ataques aéreos en el norte de Alemania comenzarían de nuevo y causarían aún más pérdidas de vidas. Y eso era algo que tenía que evitar a toda costa. En consecuencia, me mantuve firme en mi decisión de aceptar también esta estipulación. Desde entonces se me ha reprochado que todavía deberíamos haber tenido tiempo de destruir armas y hundir buques de guerra antes de que la rendición entrara en vigor. A eso solo puedo replicar que tal acción habría sido contraria al espíritu de nuestras empresas. Tampoco hay que olvidar el hecho de que el 3 de mayo, tan pronto como se enteró de nuestra intención de rendirnos, Montgomery había ordenado el cese inmediato de los ataques aéreos, aunque la rendición aún no se había llevado a cabo. En nuestra conferencia matutina del 4 de mayo, ordené al Cuartel General Supremo que diera órdenes de que no se destruyeran armas. Al mismo tiempo, instruí al Jefe del Estado Mayor Naval para que se asegurara de que no se emitiera la señal "Regenbogen", la palabra clave para el hundimiento de buques de guerra, y le expliqué el motivo de mis instrucciones. A excepción de unos pocos submarinos que volaron por sus capitanes en la noche del 4 al 5 de mayo antes de que entrara en vigor el armisticio, no se hundieron buques de guerra de la Armada alemana. Los submarinos en cuestión ya habían sido preparados para hundirse antes de que llegaran las órdenes del Estado Mayor Naval en sentido contrario. Sus capitanes estaban seguros de que al hundir sus botes actuarían de acuerdo con mis deseos, ya que no podían creer que yo hubiera dado órdenes de rendirse si no fuera bajo una presión imperiosa. no se hundieron buques de guerra de la Armada alemana. Los submarinos en cuestión ya habían sido preparados para hundirse antes de que llegaran las órdenes del Estado Mayor Naval en sentido contrario. Sus capitanes estaban seguros de que al hundir sus botes actuarían de acuerdo con mis deseos, ya que no podían creer que yo hubiera dado órdenes de rendirse si no fuera bajo una presión imperiosa. no se hundieron buques de guerra de la Armada alemana. Los submarinos en cuestión ya habían sido preparados para hundirse antes de que llegaran las órdenes del Estado Mayor Naval en sentido contrario. Sus capitanes estaban seguros de que al hundir sus botes actuarían de acuerdo con mis deseos, ya que no podían creer que yo hubiera dado órdenes de rendirse si no fuera bajo una presión imperiosa.

La mañana del 4 de mayo le di a Friedeburg plena autoridad para aceptar las condiciones de Montgomery. Voló de regreso al cuartel general británico con instrucciones de que, tan pronto como se hubieran completado las formalidades de la rendición separada a Montgomery, debía volar a Eisenhower en Reims y ofrecerle de la misma manera la rendición por separado de nuestras fuerzas en el

Traducido por Otrebla 2001

Sector americano.

El informe de Friedeburg del 4 de mayo fue un gran alivio para nosotros. El primer paso hacia una rendición separada a Occidente se había logrado sin que nos viéramos obligados a abandonar a los soldados y civiles alemanes a merced de los rusos.

Este fue el comienzo del fin de la guerra contra las potencias occidentales, y mi siguiente paso lógico fue obvio para mí. En sus condiciones, Montgomery había estipulado un cese inmediato de las hostilidades en el mar y la rendición de todos los buques de guerra alemanes en las áreas cubiertas por la capitulación.*es decir* en aguas de Holanda, Noroeste de Alemania, Schleswig-Holstein y Dinamarca. Hacia el mediodía del 4 de mayo di un paso más allá de lo que exigía esta estipulación y ordené el cese inmediato de la campaña de submarinos en todas las aguas. Porque, dado que los británicos habían aceptado mi oferta de rendirse por separado, este era el siguiente paso obvio hacia el logro de mi objetivo de poner fin a la guerra contra Occidente lo antes posible.

La noche del 4 de mayo recibí información de Friedeburg en la sede de Montgomery de que había firmado la rendición por separado y ahora volaba para ver a Eisenhower. La rendición, dijo, entraría en vigor a las ocho de la mañana del 5 de mayo.[26]

Entonces, a partir de ese momento, todas las hostilidades en las zonas afectadas llegarían a su fin.

En la mañana del 6 de mayo, el general Kinzel llegó a mi cuartel general en Muerwik. Era miembro de la delegación de Friedeburg y esta última lo había enviado de vuelta desde Reims para informar sobre el progreso de las negociaciones con Eisenhower. Me dijo que, en contraste con la actitud de Montgomery, la de Eisenhower había sido completamente intransigente. Eisenhower, dijo, se negó absolutamente a considerar cualquier rendición por separado, pero insistió en una rendición inmediata e incondicional en todos los frentes, incluido el ruso. Las tropas alemanas, insistió, debían quedarse donde estaban, entregar las armas intactas y rendirse en el acto; y responsabilizaría al Cuartel General Supremo alemán de que se respetasen estrictamente las condiciones de esta rendición incondicional, que se aplicaba por igual a todos los buques de guerra y mercantes.

Siempre habíamos temido que Eisenhower adoptara esta actitud. Como ya he mencionado, en mi transmisión al pueblo alemán el 1 de mayo había declarado que continuaría luchando contra los aliados occidentales sólo mientras persistieran en obstaculizar mi lucha en el este. 'Los británicos y

Traducido por Otrebla 2001

En ese caso, los estadounidenses no lucharán por los intereses de su propio pueblo, sino únicamente por la expansión del bolchevismo en Europa ». La respuesta dada a este anuncio por la estación de radiodifusión en la sede de Eisenhower había sido que se trataba de "sólo otro de esos trucos nazis diseñados para provocar una división entre Eisenhower y sus aliados rusos".

Los movimientos operativos finales de Eisenhower también demostraron que no tenía una apreciación adecuada del nuevo giro de los acontecimientos en los asuntos mundiales que ahora habían tenido lugar. Una vez que los estadounidenses cruzaron el Rin en Remagen, se logró su objetivo estratégico, la conquista de Alemania. Debería haber sido reemplazado de inmediato por el objetivo político de ocupar la mayor cantidad posible de territorio alemán con las fuerzas británicas y estadounidenses antes de que los rusos marcharan. Políticamente hablando, el Alto Mando estadounidense debería haber avanzado lo más rápido posible hacia el este para ocupar Berlín ante los rusos. Pero Eisenhower persistió en el objetivo puramente militar de la destrucción y ocupación de Alemania en cooperación con el Ejército Rojo. Permaneció detenido en el Elba. Permitió que los rusos capturaran Berlín y la mayor parte de los territorios del este de Alemania. Bien pudo haber estado actuando de acuerdo con las instrucciones políticas emitidas desde Washington. En ese momento pensé que los estadounidenses estaban cometiendo un error al final de la guerra, y todavía lo creo.

Incluso después de la conferencia de Potsdam, un coronel estadounidense le dijo a Graf Schwerin-Krosigk que si los rusos ocupaban toda Alemania, no podría importarle menos. Y esa, creo, también fue la actitud adoptada por el público estadounidense.

Si hubiera aceptado las condiciones de Eisenhower, de las cuales Kinzel me dio los detalles la mañana del 6 de mayo, habría estado entregando los ejércitos alemanes en el frente oriental en ese mismo momento en manos de los rusos. Sin embargo, había otra razón más por la que no podía aceptar estas condiciones, y era que las propias tropas del frente oriental no las habrían observado. El resultado inmediato habría sido un vuelo salvaje hacia el oeste.

Dado que sus demandas eran inaceptables por estas dos razones, tuve que intentar una vez más convencer a Eisenhower de que no podía permitir que las tropas alemanas y la población civil de nuestras provincias orientales cayeran en manos rusas, y que sólo era una necesidad imperiosa lo que había tenido. me obligó a pedirle que aceptara una capitulación separada.

Después de que Kinzel hubo hecho su informe, le pedí al general Jodl que viniera a verme y le dije que deseaba que volara a Reims y apoyara a Friedeburg en la presentación de nuevas propuestas a Eisenhower. Schwerin-Krosigk y yo estuvimos de acuerdo

Traducido por Otrebla 2001

que se le den las siguientes instrucciones a Jodl:

Intente una vez más explicar las razones por las que deseamos rendirnos por separado a los estadounidenses. Si no tiene más éxito con Eisenhower que Friedeburg, ofrezca una rendición simultánea*en todos los frentes*, para ser implementado en dos fases. Durante la primera fase habrán cesado todas las hostilidades, pero las tropas alemanas seguirán teniendo libertad de movimiento. Durante la segunda fase se retendrá esta libertad. Intente hacer que el período transcurrido antes de la introducción de la fase dos sea lo más largo posible y, si puede, haga que Eisenhower esté de acuerdo en que, en cualquier caso, se permitirá que los soldados alemanes individuales se rindan a los estadounidenses. Cuanto mayor sea su éxito en estas direcciones, mayor será el número de soldados y refugiados alemanes que encontrarán la salvación en el oeste.

Le di a Jodl poderes plenipotenciarios por escrito para firmar un instrumento de rendición simultánea en todos los frentes de acuerdo con las instrucciones anteriores. Pero le dije que debía usar estos poderes solo si descubría que su primer objetivo de una rendición separada no podía implementarse. También se le indicó que no firmara ningún instrumento de rendición en todos los frentes sin antes haberme informado de su contenido y recibido mi aceptación expresa por telegrama. Armado con estas instrucciones, Jodl voló al cuartel general de Eisenhower el 6 de mayo.

Aproximadamente a la una en punto de la noche del 6 al 7 de mayo, recibí el siguiente mensaje de radio de Jodl en Reims:

Eisenhower insiste en que firmemos hoy. De lo contrario, los frentes aliados estarán cerrados a las personas que busquen rendirse individualmente y todas las negociaciones se interrumpirán. No veo otra alternativa, caos o firma. Les pido que me confirmen inmediatamente por radio que tengo plenos poderes para firmar capitulaciones. Entonces entrará en vigor la capitulación. Las hostilidades cesarán entonces a la medianoche, Alemania
horario de verano, el 9 de mayo.[27]—Jodl.

Más tarde supimos que Eisenhower había vuelto a rechazar por completo la rendición por separado y se había negado rotundamente a considerar una rendición simultánea en todos los frentes, con una escala de tiempo graduada según lo propuesto. Le había dicho a Jodl que ordenaría a sus hombres que dispararan contra las tropas alemanas que se acercaran a las líneas estadounidenses, incluso si venían desarmadas con la intención de rendirse. (Tal acción constituye una violación de la Convención de Ginebra.) Gracias aparentemente a la influencia del Jefe de Estado Mayor de Eisenhower, el general Bedell Smith, quien apoyó

Traducido por Otrebla 2001

Según el argumento de Jodl de que con el estado interrumpido de las comunicaciones deberíamos necesitar al menos dos días para transmitir la orden de rendirnos a las tropas, Eisenhower finalmente consintió en darnos dos días de gracia. Pero insistió en que la delegación alemana debería, no obstante, firmar el instrumento de rendición de inmediato. Por tanto, tuve que tomar una decisión inmediata. Según el texto del telegrama de Jodl, después de la firma del instrumento de rendición total el 7 de mayo, aún deberíamos tener cuarenta y ocho horas hasta la medianoche del 9 de mayo antes de que todo movimiento de tropas tuviera que cesar.

Temí que este período fuera insuficiente para permitirnos salvar a todas las tropas y refugiados. Por otro lado, Jodl al menos había logrado obtener unas pocas horas de gracia, lo que permitiría a un gran número de alemanes encontrar seguridad en el oeste. Si me negaba a aceptar las condiciones de Eisenhower sobre la base perfectamente cierta de que no me dieron tiempo suficiente para evacuar a todos los refugiados del este, simplemente estaría sacrificando el pequeño beneficio que se nos había concedido. El caos y la masacre de un número aún mayor de personas indefensas habrían sido el resultado inevitable. Por lo tanto, telegrafié a Jodl alrededor de la una de la mañana autorizándolo a firmar en las condiciones enumeradas. El instrumento de rendición fue firmado por Jodl en Reims a las 2.41 horas del 7 de mayo.

El 8 de mayo, aparentemente a petición de los rusos, este acto de firma se repitió en el Cuartel General del Comandante Ruso, Mariscal Zhukov, en Berlín-Karlshorst.

Los firmantes en nombre de los tres servicios de las Fuerzas Armadas alemanas fueron el mariscal de campo Keitel, el general Stumpff y el almirante von Friedeburg. Se les pidió que demostraran que tenían derecho a firmar como representantes legítimos de las Fuerzas Armadas Alemanas presentando una autorización firmada por mí, como Comandante en Jefe de las Fuerzas Armadas. Esta prueba fue exigida específicamente tanto por los aliados occidentales como por los rusos, y las credenciales en cuestión fueron examinadas de cerca antes de que tuviera lugar el acto de firma.

Había llegado la hora que decidiría el destino de los ejércitos alemanes en el frente oriental y de los refugiados que fluían hacia el oeste. La masa del Grupo de Ejércitos Sur (General Rendulic) logró ponerse a salvo detrás de la línea de demarcación estadounidense. Menos favorable fue la posición del Grupo de Ejércitos Sur-Este (General Loehr). El 9 de mayo, gran parte de ella estaba todavía a dos o tres días de marcha de la línea de demarcación angloamericana. En la negociación con los yugoslavos, Loehr hizo lo mejor que pudo por sus tropas. Sin embargo, decenas de miles de ellos murieron en cautiverio yugoslavo.

Traducido por Otrebla 2001

En el norte, el general estadounidense Gavin, cuya División Aerotransportada había ocupado el área de Mecklenburg el 2 de mayo mientras los británicos habían estado avanzando hacia Luebeck y pertenecían al Grupo de Ejércitos Británicos, permitió que el resto del Ejército del Vístula se retirara detrás de las líneas angloamericanas. . Esto, sin embargo, no pudo evitar que muchas columnas de refugiados, retenidas debido a retrasos en la línea de demarcación, cayeran en manos de los rusos perseguidores.

En el frente central, el 12º Ejército, bajo su hábil y experimentado comandante, el general Wenck, había recibido órdenes a finales de abril de lanzar un ataque hacia el este para el alivio de Berlín. El ataque logró llegar a las cercanías de Potsdam, abriendo así el camino para que los defensores de Potsdam y el 9º Ejército se retiraran hacia el oeste. Los acompañaban numerosas columnas de refugiados. Pero mientras las tropas del 9º y 12º Ejércitos y la guarnición de Potsdam podían cruzar la línea del frente estadounidense en el Elba, los estadounidenses se negaron a permitir que los refugiados civiles entraran en su territorio. Los hombres del ejército de Wenck hicieron todo lo que pudieron para llevarse consigo, sin que los estadounidenses los vieran, tantos como fuera posible para salvar la custodia occidental. Pero una gran parte de estos desafortunados,

A los hombres del Grupo de Ejércitos de Schoerner les fue peor que a las tropas del 9º y 12º Ejércitos. La mayoría de ellos llegaron a las líneas estadounidenses, pero en su mayor parte se les negó el permiso para cruzarlas. De hecho, muchos fueron rechazados por la fuerza de las armas y cayeron en manos de los rusos. Así, al final de la guerra, estos hombres, que habían cumplido con valentía con su deber, estaban ahora destinados a soportar muchos años agotadores en el cautiverio ruso o morir miserablemente de hambre o de frío.

El 1 de mayo cedí a los argumentos presentados contra la retirada inmediata del Grupo de Ejércitos de Schoerner. Eso había sido un error de mi parte. La desintegración que se temía ocurriría si se les hubiera permitido retirarse de estos puestos voluntariamente, se hizo inevitable más tarde cuando se vieron obligados a retirarse. Por otro lado, es una pregunta abierta si, si hubieran llegado antes a las líneas estadounidenses, se les habría permitido cruzarlas, o si entonces, también, habrían sido rechazadas.

En la zona del Báltico, la evacuación de tropas y refugiados por igual dependía totalmente del transporte por mar. La ruta terrestre ya había sido prohibida por los rusos. Entre el 23 de enero y el 8 de mayo de 1945, 2.022.602 personas de Curlandia, Prusia Oriental y Occidental y más tarde de Pomerania y partes de Mecklenburg fueron transportadas sin peligro por mar hacia el oeste. Las evacuaciones habían

Traducido por Otrebla 2001

Se ha llevado a cabo bajo el ataque constante de aviones británicos, estadounidenses y rusos, de submarinos rusos y fuerzas costeras ligeras, y a través de aguas repetidas y fuertemente minadas. Las pérdidas que ocurrieron en los transportes que se hundieron fueron realmente espantosas: 4.000 se perdieron con el *Wilhelm Gustloff,* 7.000 con el *Goya* y 3.000 con el barco hospital *Steuben.* A pesar de lo dolorosas que fueron estas pérdidas, representaron sólo el 1% del total extraído por mar; El 99 por ciento logró llegar sin problemas a los puertos del Báltico occidental. Por otro lado, el porcentaje de refugiados perdidos en la ruta terrestre fue mucho mayor.

Debido a la falta de transporte marítimo y las instalaciones portuarias inadecuadas en Libau, solo se pudo evacuar una fracción del ejército en Courland.

A la medianoche del 8 al 9 de mayo cesaron las hostilidades en todos los frentes. El último comunicado de las Fuerzas Armadas, el 9 de mayo, decía:

Desde la medianoche en todos los frentes ha entrado en vigor un alto el fuego. Al mando del almirante Doenitz, las Fuerzas Armadas han abandonado la lucha desesperada. Una lucha heroica que ha durado casi seis años llega a su fin. Nos ha traído victorias contundentes, pero también grandes derrotas. En última instancia, las Fuerzas Armadas alemanas han sucumbido ante una fuerza superior abrumadora.

Fiel a su juramento, el soldado alemán ha servido a su país de una manera que nunca será olvidada. El pueblo ha soportado grandes sacrificios y ha apoyado a las Fuerzas Armadas al máximo de su capacidad y hasta el final. Sobre los logros únicos de nuestros combatientes en el frente y nuestro pueblo en casa, la historia luego emitirá su justo veredicto. El enemigo tampoco puede dejar de rendir homenaje a las hazañas de nuestras fuerzas armadas en tierra, mar y aire. Todo soldado, marinero y aviador alemán puede, por tanto, dejar las armas a un lado con un orgullo justificado y dedicarse a la tarea de asegurar la vida eterna de nuestra nación.

En este momento los pensamientos de las Fuerzas Armadas se volverán hacia sus compañeros que perdieron la vida luchando contra nuestros enemigos. Mostrar obediencia, disciplina y absoluta lealtad a nuestra Patria, sangrando por innumerables heridas, es el deber sagrado que nuestros muertos nos imponen a todos.

Entonces pensé, y sigo pensando, que esas palabras son apropiadas y justas.

El 7 de mayo, Friedeburg y Jodl regresaron a Muerwik desde el cuartel general de Eisenhower. Friedeburg trajo consigo una copia de *Estrellas y rayas,* el periódico del ejército estadounidense que contenía fotografías del campo de concentración alemán en Buchenwald. Aunque asumimos que la dislocación de

Traducido por Otrebla 2001

las comunicaciones y la distribución de suministros durante las últimas semanas de la guerra bien podrían haber contribuido al deterioro de las condiciones en estos campos, y nos dimos cuenta de que nada podría justificar lo que veíamos en esas fotografías. Friedeburg y yo estábamos consternados. Nunca habíamos soñado que tales cosas fueran posibles. Pero que estas atrocidades realmente se habían perpetrado —y no solo en Buchenwald— pronto lo veríamos con nuestros propios ojos cuando llegó un barco a Flensburg trayendo prisioneros de uno de los campos de concentración, que se encontraban en una condición verdaderamente terrible. El oficial superior de la Armada en Flensburg hizo todo lo posible por brindar atención y atención médica a estas desdichadas almas. ¿Cómo, nos preguntamos, pudieron haber ocurrido tales horrores en el centro de Alemania, sin que lo supiéramos?

Durante los años de reconstrucción de la Armada alemana antes de 1939, había pasado la mayor parte de mi tiempo en el mar, ya sea en cruceros extranjeros en el *Emden* o más tarde con los barcos del nuevo brazo de submarinos que se estaba formando. Desde el comienzo de la guerra en adelante permanecí en mi cuartel general de mando, primero en Sengwarden en Frisia Oriental y luego en el extranjero en París y en Lorient en el Golfo de Vizcaya. En estos puestos de mando teníamos poco o ningún contacto o trato con la población civil. La conducción de la campaña de submarinos y el desarrollo técnico del brazo de submarinos ocuparon completamente mi tiempo. De las noticias del enemigo, recibí sólo artículos relacionados con la guerra de los submarinos. No dudé ni por un momento de que las transmisiones enemigas, exactamente como las nuestras, tenían que estar en ángulo únicamente con el propósito de propaganda en tiempos de guerra, y tampoco escuché.

Cuando me convertí en Comandante en Jefe de la Armada en 1943, todavía pasaba la mayor parte del tiempo en Koralle, mi cuartel general algo aislado, entre Bernau y Eberswalde, al norte de Berlín. Cuando visité el cuartel general del Führer, participé sólo en conferencias de servicio y Hitler sólo me consultó sobre asuntos navales. Y, de hecho, nunca me molesté en nada más.

Lo que aprendí en 1945, después de la capitulación, y en 1946 sobre el lado inhumano del sistema nacionalsocialista, me impresionó profundamente.

Ya he descrito en un capítulo anterior mi actitud hacia el nacionalsocialismo y mis relaciones con Hitler. Dije que la idea de una comunidad nacional corporativa, en el sentido etnológico y social decente del término, y la resultante unificación de la raza alemana sobre esa base me había llenado de entusiasmo. La unificación lograda por Hitler de todas las razas alemanas en un Reich corporativo parecía ser la realización de un antiguo sueño alemán. Las raíces de nuestra desunión se remontan a las condiciones impuestas por los vencedores en el Tratado de Westfalia, que puso fin a la Guerra de los Treinta Años. Nuestro

Traducido por Otrebla 2001

los adversarios en Europa, que a principios de la era moderna ya habían soldado a sus pueblos en estados unificados, estaban decididos a que siguiéramos débiles y durante siglos impidieron nuestra unificación. No fue sino hasta el advenimiento del estado nacionalsocialista que logramos, a pesar de toda la oposición, establecer nuestra unidad. Ese es un hecho histórico que exige nuestra gratitud.

Ahora, sin embargo, vi el lado siniestro del nacionalsocialismo con demasiada claridad, y mi actitud hacia el tipo de estado que había creado cambió.

Negarse a aprender las lecciones que enseñan los hechos es estúpido e indigno. En mi discurso final ante el Tribunal Militar Internacional en Nuremberg, antes de que me dictaran sentencia, mostré, creo, que había apreciado este hecho cuando dije:

Mucho se ha dicho aquí sobre una conspiración en la que se dice que participaron los acusados. Considero que esa afirmación es un dogmatismo político, y el dogma no es susceptible de prueba: uno lo acepta o lo rechaza. Sin embargo, grandes sectores del pueblo alemán nunca creerán que tal conspiración ha sido la causa de sus desgracias. Por mucho que los políticos y juristas puedan argumentar este punto, todos sus argumentos solo harán que sea más difícil para el pueblo alemán aprender de estos procedimientos la única lección que es de vital importancia con respecto tanto a su evaluación de los eventos pasados como a su actitud hacia el futuro, y esa lección es que el*Fuehrerprinzip,* el principio de dictadura, como *político* principio es falso.

Es un principio que ha demostrado ser de inestimable valor para todas las fuerzas armadas del mundo, y por eso creí que era un principio que bien podría aplicarse a la autoridad política, y particularmente en el caso de una nación que, como Alemania desde 1932 había estado en un estado tan deplorable y desolado. Los grandes éxitos logrados por el nuevo gobierno y un sentimiento de felicidad como nunca antes había experimentado el país parecían justificación suficiente.

Pero cuando, a pesar de todo el idealismo, el esfuerzo honesto y los sacrificios ilimitados hechos por la gran masa del pueblo alemán, el resultado final ha sido esta desgracia irreparable, entonces el principio debe ser falso. Falso porque la naturaleza humana es evidentemente incapaz de hacer un buen uso del poder que confiere el principio, sin sucumbir a las tentaciones del abuso de poder que le es inherente.

Cuando, durante esos días de mayo de 1945, descubrí la verdad sobre el

Traducido por Otrebla 2001

campos de concentración, me pregunté qué podía hacer yo personalmente al respecto.

Como ya he descrito, tuve un enfrentamiento con Himmler en abril 30. Una ruptura más decisiva con él no había sido posible en ese momento, ya que todavía tenía fuerza a su mando en forma de policía, mientras que yo no tenía ninguna.

Sin embargo, con Alemania completamente ocupada, toda la situación había cambiado. El 6 de mayo destituí a Himmler de todos los puestos que ocupaba. Cuando más tarde supe más sobre todas las atrocidades que se habían cometido en los campos de concentración, lamenté haberlo dejado en libertad. Porque sentí que se trataba de un asunto puramente alemán, que nosotros mismos deberíamos investigar y luego llevar ante la justicia a los que habían sido responsables de las atrocidades inhumanas que habían tenido lugar. Schwerin-Krosigk y yo estábamos de acuerdo en nuestra actitud hacia este problema. Inmediatamente presentó para mi aprobación una ordenanza que ordenaba al Tribunal Superior alemán que investigara e informara sobre estas atrocidades. Envié esta ordenanza, acompañada de un informe detallado, a Eisenhower con una solicitud de que se declarara competente al Tribunal Superior alemán para llevar a cabo esta tarea. En una conversación que tuve con el embajador Murphy, asesor político de Eisenhower, le invité a prestar especial atención al asunto y le pedí su apoyo. El señor Murphy prometió dar toda la ayuda que pudiera. Pero no supe más del asunto.

A principios de mayo, mientras reflexionaba sobre los pasos que podía tomar para lograr una capitulación lo más favorable posible mediante rendiciones separadas, también estaba considerando la cuestión de la formación de un gobierno para dirigir nuestros asuntos. Al principio me quedó claro que necesitaría un asesor en política exterior. En el campo de los asuntos internos, el futuro del pueblo alemán me parecía lo más oscuro posible. ¿Cómo podríamos prevenir una hambruna desastrosa? ¿ahora que nuestras provincias orientales se habían perdido y el resto del país estaba dividido entre las potencias victoriosas? ¿Sería posible garantizar la igualdad en la distribución de alimentos en las distintas zonas? ¿Cómo hacer que las comunicaciones y la industria vuelvan a funcionar? ¿Cómo podríamos siquiera empezar a solucionar el problema de la escasez de alojamiento? ¿Qué pasaría con nuestras finanzas y el valor de nuestra moneda? Y, sobre todo, ¿qué podemos hacer para ayudar a los refugiados? ¿Cómo podrían estos millones adicionales de Alemania del Este incorporarse a la comunidad y la economía de una Alemania Occidental que ya estaba densamente poblada? ¿Qué podríamos hacer para ayudar a los refugiados? ¿Cómo podrían estos millones adicionales de Alemania del Este incorporarse a la comunidad y la economía de una Alemania Occidental que ya estaba densamente poblada? ¿Qué podríamos hacer para ayudar a los refugiados? ¿Cómo podrían estos millones adicionales de Alemania del Este incorporarse a la comunidad y la economía de una Alemania Occidental que ya estaba densamente poblada?

Me di cuenta de que se trataba de problemas que afectaban a toda la nación alemana en su conjunto y, por lo tanto, exigían soluciones que serían igualmente válidas en las cuatro zonas. Por esta sola razón, entonces, era esencial que deberíamos

Traducido por Otrebla 2001

crear los departamentos estatales necesarios en el marco de un gobierno central. Sin embargo, también era fundamental que reuniéramos a todos nuestros mejores expertos en estas diversas esferas para poder ofrecer su cooperación a las potencias ocupantes. Nuestra tarea principal era garantizar al pueblo alemán lo esencial para su mera supervivencia y, por lo tanto, teníamos de nuestro lado estar preparados para hacer todo lo que estuviera en nuestro poder.

Estas consideraciones, que apuntaban todas a la necesidad de la creación de algún tipo de gobierno central improvisado, tomaron forma cuando me acompañó Graf Schwerin-Krosigk. Además de sus funciones como canciller y canciller, fue él quien formó el gobierno interino que necesitábamos y presidió las actividades de su gabinete. Aunque estaba restringido en su elección a aquellos hombres que estaban en el norte de Alemania, logró formar un gabinete de expertos hábil. Su composición fue la siguiente:

A cargo general, y dirigiendo los negocios de los Ministerios de Relaciones Exteriores y Finanzas: Graf Schwerin-Krosigk.

Dirigiendo los negocios de los Ministerios del Interior y Cultura: Doctor Stuckart.

Dirigiendo los negocios de los Ministerios de Industria y Producción: Speer.

Dirigiendo los negocios de los Ministerios de Alimentación, Agricultura y Bosques: Backe.

Dirigiendo los negocios de los Ministerios de Trabajo y Asuntos Sociales: Doctor Seldte.

Dirigiendo los negocios de los Ministerios de Correos y Comunicaciones: Doctor Dorpmueller.

Todos nos dimos cuenta de que cualquier gobierno activo de nuestra parte sería, por el momento, imposible. Pero cada miembro de este gobierno improvisado se puso a trabajar para formular planes, dentro de su propia esfera, mediante los cuales el gobierno central podría hacer frente a la emergencia.

Por sus previsiones algo optimistas y el poco tiempo previsto para su ejecución, algunos de estos planes y los posteriores informes verbales con los que se complementaron me causaron no poca sorpresa. El Dr. Dorpmueller, por ejemplo, en un informe muy animado para un hombre de su edad, me aseguró que podría restaurar todo el sistema de transporte y comunicaciones de Alemania para que funcionara completamente en seis semanas, siempre que, por supuesto, se le permitiera un mano libre en todos los sentidos.

Traducido por Otrebla 2001

Estos planes y memorandos que tratan de un control central efectivo en las esferas esenciales del gobierno interno fueron presentados a los representantes de los aliados occidentales y la Unión Soviética, que habían llegado a Muerwik. En algunos casos se elaboraron mediante informes verbales complementarios. Al principio pareció que nuestra cooperación sería aceptada.

Pero solo lo parecía. A mediados de mayo, el Ministro de Comunicaciones, Dr. Dorpmueller, y el Ministro de Alimentación, Backe, recibieron instrucciones de volar a la sede estadounidense. Como habían estado en contacto con frecuencia con los representantes de control aliados en Muerwik con respecto a problemas relacionados con su propia esfera de actividades, pensaron que su visita a Reims debía estar relacionada de alguna manera con su colaboración práctica en el futuro. Sin embargo, no escuchamos nada más de ellos. Mucho después me enteré de que Backe, al menos, no había sido invitado a cooperar, sino que había sido arrestado.

En vista de que había poco o nada que pudiéramos hacer útilmente, me pregunté si no sería mejor que mi gobierno temporal y yo dimitiéramos. Mi tarea principal, la de implementar la rendición de manera ordenada, había sido cumplida. Aunque en Muerwik, en un enclave aún no ocupado por los aliados, vivía en territorio soberano, estaba, por supuesto, completamente en manos del enemigo. Toda Alemania había sido ocupada por el enemigo, y era él quien gobernaba el país. Ya no existía ninguna posibilidad de acción independiente por mi parte, como la que todavía era posible cuando llevé a cabo las negociaciones de rendición.

En estas circunstancias, ¿no sería más digno, me pregunté, poner fin a esta existencia de fantasía y renunciar voluntariamente, en lugar de esperar dócilmente las medidas que pudieran tomar los vencedores? No necesito decir que tener que sentarme y no hacer nada, ahora que se había llevado a cabo la rendición, me resultaba de lo más desagradable.

Speer fue enfático en su opinión de que deberíamos dimitir. Pero pensó que, en lo que a él respectaba, los estadounidenses seguirían cooperando con él.

Schwerin-Krosigk, por otro lado, sintió que a pesar del peligro de que nuestros adversarios deliberadamente nos hicieran quedar ridículos a los ojos del público, deberíamos permanecer. El presidente del Reich y su gobierno temporal, dijo, representaban la unidad nacional dentro del Reich. En la rendición incondicional habían sido, como se expresó expresamente, solo las Fuerzas Armadas las que habían capitulado. El Estado alemán no había dejado de existir. Aunque podría ser

Traducido por Otrebla 2001

impedido de ejercer la función práctica de gobierno, esto no alteró el hecho de que yo era el Jefe del Estado alemán. El enemigo mismo lo había reconocido cuando insistió en que yo otorgara poderes plenipotenciarios a los Jefes de los tres servicios, quienes debían firmar el instrumento de rendición el 8 de mayo.

Yo mismo sentí que Schwerin-Krosigk tenía razón. Al principio, había considerado mi nombramiento simplemente como un medio que me permitiría poner fin a la guerra. Pero ahora me di cuenta de que, pase lo que pase, mi gobierno provisional y yo no podíamos renunciar voluntariamente. Si lo hiciéramos, los vencedores podrían decir con justificación: dado que el gobierno debidamente constituido de las cuatro zonas de Alemania se ha escapado, no tenemos más opción que establecer gobiernos alemanes independientes en las zonas individuales y permitir que nuestro gobierno militar ejerza soberanía autoridad sobre todos ellos.

Solo por esta razón, si no por otra, tuve que quedarme hasta que me expulsaran por la fuerza. Si no lo hubiera hecho, entonces, al menos implícitamente, debería haber proporcionado el pretexto político para la división de Alemania que existe hoy. La renuncia, entonces, la renuncia voluntaria al cargo que los Aliados habían reconocido que era legalmente mío, habría sido el único gran error que podría haber cometido después de la capitulación.

Esta convicción no significa que no fuera entonces, ni sigo siendo, de la opinión de que la voluntad del pueblo debe ser el factor decisivo para decidir quién ocupará el puesto más alto en el Estado. En mayo de 1945, pues, era mi deber esforzarme por conservar el cargo que me había tocado hasta que se pudieran celebrar elecciones o hasta que los aliados me destituyeran por la fuerza.

Hacia mediados de mayo parecía que los aliados estaban a punto de tomar una decisión, de una forma u otra, sobre el tema.

Después de la capitulación, una Comisión de Control Aliada bajo el liderazgo del General de División estadounidense Rook y el Brigadier británico Foord llegó a Muerwik. Un poco más tarde se les unió un representante ruso. En una entrevista que duró una hora, expuse la situación interna en Alemania a los dos representantes occidentales y enumeré los pasos que creía que debían tomarse. Hice lo mismo con el reportero británico, el Sr. Pabellón.[28] Mi objetivo en estas entrevistas era dar todo el apoyo que pudiera a los memorandos que mi Gobierno provisional había presentado a los Aliados. Estaba ansioso por aprovechar al máximo cualquier cosa que pudiera ayudar a la población alemana; y fue también con este objetivo en vista que di mi

Traducido por Otrebla 2001

advertencias sobre probables desarrollos políticos en Europa del Este y formuló propuestas para abordarlos. Pero todos mis esfuerzos tuvieron poca respuesta.

La actitud de los representantes aliados en estas reuniones fue reservada, pero correcta. Se observaron las cortesías del uso internacional normal, pero que yo y los miembros de mi gobierno hubiéramos mostrado una reserva similar y la reticencia era natural.

Después de mediados de mayo cesaron mis propias reuniones con los representantes aliados. La prensa enemiga y, en particular, la radio rusa empezaron a ocuparse del "Gobierno Doenitz". Los rusos me atacaron con dureza. Era obvio que no les gustaba un gobierno central alemán que ejerciera autoridad sobre las cuatro zonas. La cooperación entre el gobierno provisional y los representantes británicos y estadounidenses en Muerwik había despertado su envidia.

Al parecer, Churchill al principio se opuso a mi destitución. Quería usarme como una "herramienta útil" y transmitir instrucciones a través de mí al pueblo alemán, para que los propios británicos no se vieran obligados a "meter las manos en un hormiguero agitado". También opinaba que si demostraba ser útil como herramienta, tendría que tenerse en cuenta mis "atrocidades de guerra al mando de submarinos". [Churchill, vol. VIP. 646.] Ésta era exactamente la actitud fríamente calculadora que esperaba de la política británica. Me propusieron utilizarme durante el tiempo que cumpliera su propósito.

Luego, aparentemente, el 15 de mayo Eisenhower exigió mi destitución en interés de la amistad con Rusia.

El 22 de mayo, mi ayudante de campo y amigo, Luedde-Neurath, me dijo que el líder de la Comisión de Control Aliada había exigido mi presencia, acompañado por Friedeburg y Jodl, a la mañana siguiente a bordo del vapor.*Patria,* de la que vivía la Comisión. ¡Prepara tus maletas! Comenté brevemente. No tenía ninguna duda de que ahora iban a ser destituidos de nuestro cargo y puestos bajo custodia.

Cuando pisamos la pasarela del *Patria* las cosas eran muy diferentes de lo que habían sido en ocasiones de mis visitas anteriores a la Comisión de Control. No había ningún teniente coronel inglés al pie de la pasarela para recibirme, ninguno de los centinelas presentó armas. Por otro lado hubo una gran cantidad de fotógrafos de prensa.

A bordo del *Patria* Friedeburg, Jodl y yo nos sentamos en un lado de una mesa, y en el otro se sentaron los jefes de la Comisión de Control, con el Mayor Estadounidense.

Traducido por Otrebla 2001

General Rook en el centro y los generales británico y ruso, Foord y Truskov, a izquierda y derecha de él. Sintiendo que nuestro destino era inevitable, mis compañeros y yo mantuvimos la perfecta calma. El general Rook declaró que, por órdenes de Eisenhower, tenía que ponerme a mí, a los miembros del gobierno alemán ya los oficiales del Cuartel General Supremo bajo arresto, y que de ahora en adelante nos consideraríamos prisioneros de guerra.

Me preguntó, un poco inseguro, si deseaba entrar en alguna protesta. "El comentario", respondí, "es superfluo".

Cuando hoy miro hacia atrás en lo que hice al final de la guerra, me doy cuenta de la insuficiencia de todo esfuerzo humano. Los planes mejor trazados a menudo resultan ser erróneos en su concepción o defectuosos en sus resultados. Por lo tanto, estoy muy lejos de pensar que todos los pensamientos y acciones que he descrito, vistos en retrospectiva, eran correctos.

Pero sigo sintiendo que era mi deber para con mi pueblo asumir la responsabilidad de poner fin a la guerra y hacer todo lo que estuviera a mi alcance para evitar el caos. El éxito en lograr una rendición gradual salvó muchas vidas. Por el hecho de que yo mismo tuve alguna influencia en el cumplimiento de este último deber, siempre estaré agradecido.

La determinación con la que entonces me opuse con toda mi capacidad al ataque que nos atacó desde el este fue dictada únicamente por mi ansiedad por salvar vidas humanas. Aunque rechazo el comunismo como una forma de vida totalmente intolerable para el pueblo alemán, mis acciones en 1945 no pueden ni deben ser tomadas como una indicación de mi actitud hacia la cuestión de cómo Alemania debería finalmente llegar a un acuerdo, políticamente hablando, con su país oriental. y vecinos occidentales.

23. EPÍLOGO

El cumplimiento de su deber por parte de la Armada alemana, el papel de Hitler en la historia, su sugestiva influencia, su concepción errónea de la mentalidad británica, el principio fatal del Führerprinzip, la democracia y el patriotismo.

El 14 de mayo de 1945, pocos días después de que nuestra rendición pusiera fin a la guerra, el capitán Wolfgang Lueth, uno de los capitanes de submarinos más exitosos y uno de los dos únicos hombres de la Armada en recibir el más alto honor. por valor, la Cruz de Caballero de la Cruz de Hierro con hojas de roble, espadas y brillantes, perdió la vida como resultado de un trágico accidente en Muerwik. Los oficiales navales que estábamos en Flensburg nos despedimos de él mientras yacía en su ataúd en el patio del Colegio Naval. Fue un acto simbólico.

En el recinto de este histórico lugar, en el que los cadetes de la Armada Imperial y las armadas del Reich, que desde 1919 se habían formado en Muerwik, habían desfilado bajo sus instructores en tantas ocasiones solemnes, rendimos nuestro último homenaje, en el final de una guerra y en el umbral de un futuro incierto y siniestro, no solo para Lueth, sino también para la Armada que tanto habíamos amado.

La Marina había cumplido con su deber hasta el final. En contra de sus deseos más íntimos, que eran la comprensión y la paz duradera, sin consulta y mal equipados, en 1939 se le pidió que luchara contra el poderío naval de Gran Bretaña.

Con las escasas fuerzas a su disposición, había luchado lo mejor que pudo contra Gran Bretaña y Estados Unidos y había logrado éxitos desproporcionados a su fuerza. Que hubiera podido hacerlo se debía en gran medida al espíritu y determinación de sus hombres, sin los cuales nunca habría podido hacer frente tan espléndidamente a la superioridad material de estas dos grandes potencias marítimas.

El espíritu de lucha y la devoción al deber con los que estaba imbuida la Armada no se habían implantado únicamente en la educación y el entrenamiento. Se habían nutrido de la fuerza que mostraba el agujero del pueblo alemán a lo largo de

Traducido por Otrebla 2001

la guerra.

Y sin embargo, a pesar de toda esta devoción, a pesar de todos los sacrificios que habíamos hecho, habíamos sido totalmente derrotados. ¿Cómo fue que habíamos llegado al estado en el que nos encontrábamos ahora?

A esa pregunta los historiadores del futuro, imparciales y con todos los archivos de los que no disponen actualmente, podrán algún día dar una respuesta más o menos contundente.

Aquí debo limitarme a expresar una opinión sobre algunos de los problemas individuales tal como los veo hoy. Como resultado de haber perdido la Primera Guerra Mundial y gracias a las disposiciones imprudentes del Tratado de Versalles, Alemania en la década de 1920 y principios de la de 1930 se encontró con dificultades políticas y económicas cada vez mayores. Bajo la República de Weimar, el pueblo alemán había aceptado una constitución que era incompatible con su madurez política. La maquinaria del estado de Weimar había demostrado ser incapaz de hacer frente a las disensiones internas, el colapso económico y el desempleo. Alemania, entonces, se encaminó hacia la dictadura. Incluso Bruening encontró imposible gobernar sin la ayuda de medidas de emergencia. A principios de la década de 1930, la elección se había reducido a la de una dictadura bolchevique o antibolchevique.

Frente a estas alternativas, la mayoría de los alemanes consideraban a Hitler como un salvador y el resto pensaba que era al menos el menor de dos males. En estas circunstancias, la aparición de Hitler se vuelve fácilmente comprensible.

Su objetivo de mantener el comunismo fuera de Europa se reunió en ese momento con la aprobación no solo de la masa del pueblo alemán, sino también de los gobiernos de Europa occidental. Como resultado de su política de antes de la guerra, no solo Alemania (y con ella toda Europa del Este) no fue víctima de la ideología bolchevique, sino que, habiendo logrado esa medida de unidad nacional que otras naciones habían logrado siglos antes, ella también se convirtió en el baluarte más fuerte de Europa contra la embestida del comunismo.

Otra contribución al ascenso de Hitler al poder fue la indudable fascinación que ejerció su personalidad y que una y otra vez, al menos cuando estuvieron en estrecho contacto con él, convenció a hombres que hasta ese momento lo habían criticado; y mientras permanecieron en estrecho contacto con él, su devoción no flaqueó.

Yo mismo había sido con frecuencia consciente de esta influencia, y después de pasar incluso unos días en su cuartel general, generalmente tenía la sensación de que tendría que alejarme de la sugestiva influencia de Hitler si quería liberarme de ella. Más lejos,

Traducido por Otrebla 2001

para mí no sólo era el Jefe de Estado legítimo y legalmente designado, el hombre a quien debía obediencia, el estadista a diferencia del guerrero, sino también un hombre de gran inteligencia y gran energía. El lado demoníaco de su naturaleza solo lo percibí cuando era demasiado tarde.

Fue la concepción completamente errónea de Hitler de la mentalidad británica, que en ninguna circunstancia estaba dispuesta a tolerar un mayor aumento del poder de Alemania, lo que condujo a la segunda guerra. Y así se encontró frente a un conflicto que había querido evitar, ya que, para citar sus propias palabras, "resultaría inevitablemente en Finis Germaniae".

Quienes estuvieron en Alemania en septiembre de 1939 saben que la gente no mostró entusiasmo por la guerra. Pero la guerra, sin embargo, vino y exigió sacrificio tras sacrificio. El soldado alemán luchó con insuperable devoción al deber. El pueblo y las fuerzas armadas marcharon hombro con hombro, en victoria o derrota, hasta el final.

Todo alemán decente de hoy se avergüenza de los crímenes que cometió el Tercer Reich a espaldas de la nación.

Hacer responsable al pueblo en su conjunto de las fechorías de una pequeña minoría es contrario a todos los cánones de justicia. Los hombres no pueden ser condenados por cosas que ni siquiera sabían.

La suposición de que un pueblo es moralmente peor que otros pueblos es, en sí mismo, una premisa falsa, y proviene de manera particularmente injusta de naciones que, durante la guerra y después de 1945, hicieron cosas que constituían una ofensa tanto a la justicia legal como a la moral. lo que resultó en el sacrificio de millones de alemanes.

Por lo tanto, considero incorrecto que algunos alemanes se entreguen constantemente, en nombre de todo el pueblo alemán, a autoacusaciones públicas y confesiones de culpabilidad. Ese tipo de cosas no nos gana el respeto de otras naciones; ni, cabe señalar, ninguna otra nación ha hecho lo mismo con respecto a los actos inhumanos cometidos contra nosotros.

En el caso de Hitler, el *Fuehrerprinzip,* un caso de *Fuehrerprinzip* sin ningún control del poder inherente a él, había resultado fatal. Ninguna nación, al seleccionar a su líder, puede prever qué características de él eventualmente ganarán ventaja; y la lección que se puede aprender de eso es que cualquier constitución debe estar redactada de tal manera que sea capaz de prevenir el abuso de poder por parte del individuo, y que debe basarse en el principio de libertad y justicia para la comunidad en su conjunto.

Traducido por Otrebla 2001

Traducido del inglés al español - www.onlinedoctranslator.com

Es, pues, un hecho irrefutable que la forma democrática de gobierno, con sus garantías de inviolabilidad de la libertad individual y de la seguridad judicial para todos, es la forma adecuada para cualquier nación altamente desarrollada; y asegurar que estas garantías sean válidas para todos sus ciudadanos es el deber primordial de la política y la legislación democráticas.

Si bien hemos aprendido de la experiencia pasada qué consecuencias pueden resultar de la arrogancia y el abuso de poder, también debemos tener en cuenta que la regeneración de nuestra nación debe basarse en un sentido de patriotismo normal y perfectamente natural, que tiene sus raíces en el amor. de nuestro país, nuestro idioma, nuestra raza, su cultura y su historia. Es el patriotismo de este tipo el que gobernará nuestra *internacional* relaciones con otros países; porque en la relación *Entre* pueblos es, como dice el refrán, la nación lo que cuenta. El patriotismo, entonces, no es obstáculo para la amistad con otros países.

Es un error y un flaco favor a las relaciones internacionales considerar implícito el término *anti*-actitud nacional hacia el propio país; y, salvo quizás por algún breve y fortuito período, ninguna otra nación que no sea la alemana lo hace jamás.

Repito, debemos volver a un sentido de patriotismo normal, sano y perfectamente natural. Es en ese sentido que debemos criar a las generaciones del futuro; y debemos decirles la verdad histórica sobre el pasado de su país y no darles un relato sesgado que sea un mero eco de los procesos de "reeducación" de las Potencias ocupantes.

En mi vida me he encontrado con tanto desinterés y lealtad por parte de los hombres bajo mi mando que estoy lleno de gratitud hacia ellos. Que nadie denigre a los combatientes de esta última guerra. Hacerlo es mancillar el honor de aquellos que dieron su vida en el cumplimiento de su deber.

El altruismo y la lealtad también, estoy convencido, son esenciales para la regeneración, la reunificación y el resurgimiento de nuestro pueblo.

Traducido por Otrebla 2001

APÉNDICE 1

U-boats de la Armada alemana: datos principales

Type	*Displacement (Washington) tons*	*Displacement (on surface and submerged) in tons*	*Endurance (at surface and under-water speeds indicated) in sea miles*	*Maximum speed (surface and underwater) in knots*
I	712	862	6,700 (12 knots)	17·7
		983	80 (4 knots)	8·2
II	250	254	1,050 (12 knots)	13·0
		303	35 (4 knots)	6·9
VIIa	500	626	6,200 (10 knots)	16·0
		745	4,300 (12 knots)	8·0
			90 (4 knots)	
VIIb	517	753	8,700 (10 knots)	17·2
		857	6,500 (12 knots)	8·0
			72 (4 knots)	
VIIc	517	769	8,850 (10 knots)	17·3
		871	6,500 (12 knots)	7·6
			80 (4 knots)	
IXc	740	1,120	13,450 (10 knots)	18·2
		1,232	11,000 (12 knots)	7·3
			63 (4 knots)	
IXD2	—	1,612	31,500 (10 knots)	19·2
		1,804	23,700 (12 knots)	6·9
			57 (4 knots)	
XB (Minelayer)	—	1,763	18,450 (10 knots)	16·4
		2,177	14,500 (12 knots)	7·0
			93 (4 knots)	
XIV (Supply Boat)	—	1,688	12,350 (10 knots)	14·5
		2,932	9,300 (12 knots)	6·2
			55 (4 knots)	
XXI	—	1,621	15,500 (10 knots)	15·5
		1,819	11,150 (12 knots)	17·5
			285 (6 knots)	
XXIII	—	232	1,350 (9 knots)	9·5
		256	175 (4 knots)	12·5

Traducido por Otrebla 2001

APÉNDICE 2

IMT, vol. 40, pág. 88 — Extractos de
'Manual de Defensa de la Navegación Mercante de 1938' (DMS)

(A) DMS 3 1 55

Informar al enemigo

Tan pronto como el capitán de un barco mercante se da cuenta de que un barco o un avión a la vista es un enemigo, es su primer y más importante deber informar sobre la naturaleza y la posición del enemigo mediante telegrafía inalámbrica. Un informe de este tipo, elaborado con prontitud, puede ser el medio de salvar no sólo al barco en sí, sino a muchos otros; porque puede brindar una oportunidad para la destrucción de su asaltante por nuestros buques de guerra o aviones, una oportunidad que tal vez no se repita. En la Parte II, Capítulo 6, se explica cómo y cuándo realizar informes de enemigos y mensajes de socorro. Es esencial que los capitanes y los oficiales estén familiarizados con este capítulo.

DMS Pt. II 6 1 150*La*

importancia de los informes

una. La importancia de que los buques mercantes individuales informen por W / T el avistamiento y La posición de todos los buques de guerra o aeronaves enemigas que puedan ser avistados se ha enfatizado en la Parte I, Capítulo 3. Los informes deben hacerse como "Informes del enemigo" o como "Señales de socorro", según las circunstancias.

B. Los informes de enemigos y los mensajes de socorro solo pueden transmitirse en el Autoridad personal del Capitán u oficial de guardia.

C. Es importante que dichos mensajes se transmitan lo antes posible. Puede haber un buque de guerra en las proximidades y, por lo tanto, la recepción temprana de la señal puede ser el medio de salvar a otros buques o de llevar al enemigo a la acción.

(B) DMS 2 V II 53

Condiciones bajo las cuales se puede abrir fuego

una. Contra el enemigo actuando de acuerdo con el Derecho Internacional. —Como el

Traducido por Otrebla 2001

El armamento es únicamente con el propósito de autodefensa, solo debe usarse contra un enemigo que claramente está intentando capturar o hundir el barco mercante. Al estallar la guerra, debe suponerse que el enemigo actuará de acuerdo con el derecho internacional y, por lo tanto, no debe abrirse fuego hasta que haya dejado claro que tiene la intención de intentar capturarlo. Una vez que esté claro que será necesaria la resistencia si se quiere evitar la captura, el fuego debe abrirse inmediatamente.

B. Contra el enemigo que actúa desafiando el derecho internacional. Si, como la guerra progresa, lamentablemente queda claro que, desafiando el Derecho Internacional, el enemigo ha adoptado una política de atacar a los buques mercantes sin previo aviso, entonces estará permitido abrir fuego contra un buque de superficie, submarino o avión enemigo, incluso antes de que haya atacado o exigió rendición, si hacerlo tenderá a evitar que obtenga una posición favorable para atacar. . . .

DMS 3 III 65

Conducta cuando es atacado por un submarino en la superficie.

una. General. — Ningún buque mercante británico debería jamás rendirse dócilmente a un submarino, pero debería hacer todo lo posible por escapar. Un barco que intente escapar con determinación tiene una excelente oportunidad de hacerlo.

B. . . .

iv. En barcos equipados con armamento defensivo, abra fuego para mantener el enemigo a distancia, si considera que claramente tiene la intención de efectuar una captura y que se está acercando tan cerca como para poner en peligro sus posibilidades de escapar. El fuego también debe abrirse si el enemigo abre fuego contra ti.

Traducido por Otrebla 2001

APÉNDICE 3

Causas de fallas de torpedos

Sede
Alto Mando Naval
Berlina
9 de febrero de 1942

Memorando No. 83 / a / 42. Documento de comando secreto.

Distribución: Personal por nombre.

Tema: Investigar las causas de las fallas de los torpedos.

Artículos anteriores: Cuartel General Naval. MPA 2864/40. Secreto: fechado

II de junio de 1940

I.Durante los primeros meses de la guerra, como sabe el Cuerpo de Oficiales, hubo Ocurrieron ciertas fallas funcionales del torpedo que, por el momento, rompieron en gran medida la fe de las fuerzas operativas en el torpedo como arma y que, a medida que siguieron aumentando en número, particularmente en la guerra submarina, robaron a la Armada una serie de importantes éxitos.

Las causas de este fallo fueron las siguientes:

una. Una gran cantidad de objetivos se perdieron tanto porque los torpedos corrieron demasiado profundo y pasado debajo del barco cuando se usaban pistolas de contacto, y debido a la sensibilidad inadecuada cuando se usaban pistolas magnéticas.

B. La pistola magnética demostró ser muy susceptible a la dislocación durante el funcionamiento del torpedo. Ocurrieron casos de auto-choques, principalmente en forma de prematuros. Estos no solo excluían cualquier posibilidad de éxito, sino que también eran una fuente de peligro para nuestros propios barcos. Además avisaron oportunamente al enemigo de la existencia de este tipo de disparos. En consecuencia, se vio obligado

Traducido por Otrebla 2001

para idear contramedidas apropiadas y obtuvo un éxito inmediato con la introducción de su equipo de desmagnetización.

C. Aunque la pistola de guerra había sido diseñada para funcionar en todos los ángulos de Incidencia superior a 21 °, la detonación sólo podría contarse con certeza en ángulos de incidencia superiores a 50 °. Este hecho se estableció solo después de un examen de las causas de la falla real que se había producido en la acción.

Solo gradualmente se conocieron las causas de las fallas, en particular porque la conexión entre el funcionamiento profundo y defectuoso del torpedo y la falla del mecanismo de la pistola hizo que fuera aún más difícil rastrear el tipo de falla que había ocurrido.

Esto a su vez dio lugar a la emisión de numerosas y contradictorias instrucciones del Cuartel General sobre el uso correcto del arma, lo que sólo sirvió para aumentar el ya considerable malestar de las fuerzas operativas.

No es posible compilar estadísticas para mostrar hasta qué punto los fallos técnicos fueron responsables de los fracasos desde el estallido de la guerra hasta la conclusión de las operaciones noruegas. Sin embargo, basta con decir que los fracasos durante los primeros ocho meses de hostilidades fueron el doble y, en algunos casos, tres veces mayor que el número medio que se espera de armas en la guerra.

En mi Memorándum Secreto MPA 2864 de fecha 11.6.40 señalé la seria opinión que tenía de estos fracasos. Dije que si se determinaba que eran atribuibles a negligencia culposa en el desarrollo o las pruebas, me sentiría obligado implacablemente a pedir cuentas a los responsables. Esto se ha hecho.

* * * *

La Corte Marcial ha escuchado el caso contra los cuatro Oficiales y Oficiales nombrados y, luego de un proceso que duró seis semanas, ha llegado a las siguientes conclusiones:

una. Equipo de mantenimiento de profundidad de torpedos

La responsabilidad principal de las fallas que llevaron a las fallas de los torpedos recae en la falla para probar adecuadamente el mecanismo de dirección de profundidad de los torpedos MKG7a y MKG7e, una omisión que se remonta a las primeras etapas de su desarrollo. Ambos torpedos no lograron mantener la profundidad prescrita y podían correr entre seis y nueve pies de profundidad. Aunque estas fallas

Traducido por Otrebla 2001

se hizo evidente por primera vez en 1936, no se hizo ningún intento adecuado y enérgico para erradicarlos. A este respecto, jugó un papel importante la falta de fiabilidad del registrador de profundidad utilizado en las pruebas de tiro. Los esfuerzos que se hicieron para corregir los errores resultaron infructuosos. No es la razón menos importante de esto el hecho de que el desarrollo es a largo plazo, lo que no otorga a la erradicación inmediata del mantenimiento errático de la profundidad la importancia que se merece. Incluso cuando el subdirector del Establecimiento Experimental Torpedo emitió órdenes en las que se prestó especial atención al asunto, no se hizo nada, por lo que estas fallas, que durante años se sabía que existían, aún estaban presentes cuando estalló la guerra. No fue hasta el invierno de 1939-1940 que fueron erradicados.

El hecho de que la importancia del mantenimiento preciso de la profundidad se subestimara en gran medida en todo el Establecimiento Experimental Torpedo ha tenido consecuencias desastrosas. Incluso el propio Director declaró que este aspecto era irrelevante desde el punto de vista del servicio y tenía un significado puramente secundario. Basó su opinión en el hecho de que había pistolas magnéticas disponibles. Sin embargo, el mantenimiento preciso de la profundidad es igualmente esencial con las pistolas magnéticas, si se quiere lograr el máximo efecto explosivo del torpedo. Aparte de esto, en vista de las limitaciones técnicas que restringían el uso de pistolas magnéticas en aguas extranjeras, era fundamental disponer de un torpedo que pudiera utilizarse en todo momento con una pistola de contacto; y para este último, el mantenimiento preciso de la profundidad era de primordial importancia. A más tardar, se debería haber prestado la debida atención a este problema aproximadamente un año antes del estallido de la guerra, cuando el Establecimiento Experimental Torpedo admitió que el problema de desmagnetización había sido resuelto, a todos los efectos y propósitos. Porque a partir de ese mismo momento hubo que afrontar el hecho de que algún tiempo u otro disparo magnético bien podría perder toda justificación de su existencia.

B. La parte magnética de la pistola de acción.

Aunque suena en su diseño básico, la pistola magnética poseía una falla, que no salió a la luz hasta que se usó en acción, a saber, el peligro de detonación espontánea causada por oscilaciones mecánicas durante la carrera del torpedo. No se habían tomado medidas, mediante pruebas de disparo con torpedos Mark G7a y Mark G7e, para determinar el grado de vulnerabilidad de la pistola magnética a perturbaciones de esta naturaleza. En cambio, se realizaron pruebas con el obsoleto Mark G7v, durante el cual esta falla no salió a la luz. El hecho de que la posibilidad de autodetonación no se haya realizado se puede atribuir además al hecho de que el Establecimiento Experimental Torpedo se olvidó de sujetar las partes que disparaban

Traducido por Otrebla 2001

de la pistola a cualquier escrutinio minucioso y sistemático.

C. La parte del detonador de contacto de la pistola de acción.

Una falsa impresión de la absoluta fiabilidad de la pistola de contacto, basada en un principio que se había utilizado en la Primera Guerra Mundial, había dado como resultado una prueba completamente inadecuada de esta pistola, incluso antes de la introducción de Mark G7a y Mark G7e para uso operativo. . Si bien este aspecto no fue incorporado en el auto de procesamiento, es un hecho que esta omisión inicial nunca fue subsanada. Que las pruebas eran necesarias se puso de manifiesto en el invierno de 1939-1940, cuando surgieron serios recelos con respecto tanto a la eficacia de la pistola de contacto como a la insuficiencia de las pruebas a las que había sido sometida. También aquí, como en el caso de la cuestión del mantenimiento de la profundidad, la convicción de que el disparo magnético tenía una importancia primordial tuvo resultados desastrosos.

* * * *

Para concluir, el caso ahora está cerrado. Gracias al trabajo realizado por la Inspección de Torpedos y el Establecimiento Experimental de Torpedos, se han superado las fallas, que fueron las causas de la crisis por la que hemos pasado y el motivo de los trámites de esta Corte Marcial. Que esto es así lo demuestran los éxitos logrados desde entonces contra el enemigo.

Asegurar y mejorar la eficiencia de guerra de nuestras armas sigue siendo el deber de todos, sobre quienes descansa la gran responsabilidad de producirlas y usarlas en acción.

[Firmado] RAEDER

Traducido por Otrebla 2001

APÉNDICE 4

Extractos de WS Churchill La Segunda Guerra Mundial vol. II, pág. 529

Lo único que realmente me asustó durante la guerra fue el peligro de los submarinos. La invasión, pensé, incluso antes de la batalla aérea, fallaría. Después de la victoria aérea fue una buena batalla para nosotros. Podríamos ahogar y matar a este horrible enemigo en circunstancias favorables para nosotros y, como evidentemente se dio cuenta, malas para él. Era el tipo de batalla que, en las crueles condiciones de la guerra, uno debería contentarse con luchar. Pero ahora nuestra línea de vida, incluso a través de los amplios océanos, y especialmente en las entradas a la isla, estaba en peligro. Estaba incluso más ansioso por esta batalla que por la gloriosa batalla aérea llamada Batalla de Gran Bretaña. El Almirantazgo, con quien viví en la más cercana amistad y contacto, compartió estos temores.

Vol. III, pág. 98

En medio del torrente de hechos violentos reinaba una ansiedad suprema. Las batallas se pueden ganar o perder, las empresas pueden tener éxito o fracasar, se pueden ganar o abandonar territorios, pero dominando todo nuestro poder para continuar la guerra, o incluso para mantenernos con vida, radica nuestro dominio de las rutas oceánicas y el acceso y la entrada libres. a nuestros puertos. En el volumen anterior he descrito los peligros que nos trajo la ocupación alemana de la costa de Europa desde el Cabo Norte hasta los Pirineos. Desde cualquier puerto o ensenada a lo largo de este enorme frente, los submarinos hostiles, que mejoran constantemente en velocidad, resistencia y radio, podrían salir para destruir nuestra comida y comercio marítimo.

Vol. IV, pág. 107

El ataque de los submarinos fue nuestro peor mal. Habría sido prudente que los alemanes lo apostaran todo.

Vol. V, pág. 6

Traducido por Otrebla 2001

La batalla del Atlántico fue el factor dominante durante toda la guerra. Ni por un momento podríamos olvidar que todo lo que sucedía en otros lugares, en tierra, en el mar o en el aire, dependía en última instancia de su resultado, y en medio de todas las demás preocupaciones, vimos su suerte cambiante día a día con esperanza o aprensión.

Traducido por Otrebla 2001

APÉNDICE 5

Programa de construcción de submarinos

Cuartel general, comando de submarinos
Wilhelmshaven
8 de septiembre de 1939
No. BNR 482. Secreto

Al Alto Mando Naval, Berlín.

Tema: Programa de construcción de submarinos.

Referencia anterior: Conversación telefónica entre el almirante Schniewind y Oficial superior, Submarinos, Resumen de las decisiones tomadas.

1. La construcción de los tipos VIIc y IX continuará en la relación recomendado en Oficial Superior, Memorando Secreto de Submarinos No. 127 Chefs. con fecha de 1.9.39.

2. Pequeños U-botes. — Estos botes tienen un radio de acción limitado que restringe su empleo a las aguas del hogar. Dado que no se considera probable ninguna operación en el futuro previsible en el Báltico y ninguna operación en el Mar del Norte es de ninguna manera segura, no se construirán más de estos pequeños submarinos. Si surgiera la necesidad, las operaciones en el Mar del Norte podrían ser llevadas a cabo por barcos Tipo VIIIc, que podrían *al mismo tiempo* utilizarse para operaciones en el Atlántico (Azores).

3. Ya se ordenó continuar con la construcción de embarcaciones Tipo Xb. — Estas embarcaciones prometen ser muy útiles como mineros en aguas no europeas (Ciudad del Cabo, Simonstown, Colombo, Singapur). (En lo que respecta a los dos últimos, véase también el párrafo 6 infra.) También serán útiles como camiones cisterna.

4. Tipo XI. — El valor principal de este tipo de barco es la presión estratégica que

Traducido por Otrebla 2001

Puede hacer ejercicio en aguas lejanas. Las perspectivas de utilizar su armamento son muy dudosas. El Oficial Superior de Submarinos sugiere, por tanto, que se reduzca el número de armas que porta y que, así modificado, se construya únicamente como*alta velocidad* barco con un *amplio* radio de acción. Un barco del tipo previsto podría entonces emplearse en el Atlántico junto con los barcos armados con torpedos. (Podría usarse para informar la navegación real de los convoyes de los países proveedores (América); podría mantener el contacto y recuperarlo cuando se pierda más fácilmente que un barco más lento; y podría dirigir a sus objetivos el torpedo que transporta barcos que operan en la parte oriental del Atlántico.) También podría utilizarse como un 'submarino de flota'.

Se sugiere que se llame *'larga distancia* U-boat '.

5. La construcción propuesta de los barcos de tipo XII (anteriormente utilizados como submarinos de la flota) Sería entonces superfluo, sobre todo porque es dudoso que este tipo pueda, en cualquier caso, cumplir requisitos en cuanto a velocidad y radio de acción.

Sabemos que el tipo XI ciertamente podría cumplir con estos requisitos.

6. Se recomienda el edificio de tres submarinos cisterna de aproximadamente 2.000 toneladas, de velocidad comparativamente baja pero de gran capacidad de carga, para transportar combustible y provisiones para el suministro de submarinos en el mar.

Currículum de embarcaciones a construir:

una. Embarcaciones armadas con torpedos: Tipo VIIc y Tipo IX.

B. Embarcaciones mineras de largo alcance: Tipo Xb.

C. Submarinos grandes y rápidos de larga distancia.

D. Submarinos cisterna.

[Firmado] DOENITZ

Traducido por Otrebla 2001

APÉNDICE 6

Cifras relativas a la guerra de submarinos alemanes de 1939-1945

1. El 1 de septiembre de 1939, la fuerza del brazo de submarinos alemán era de 57 U-barcos.

2. Entre el 1 de septiembre de 1939 y el 8 de mayo de 1945, otros 1,113 submarinos fueron encargados. De estos 1.099 se construyeron en astilleros alemanes, 4 en astilleros extranjeros y 10 fueron confiscados al enemigo.

3. Del gran total de 1,170 submarinos, 863 entraron en funcionamiento.

4. Pérdidas:

una. En el mar	
A través de la acción del enemigo	603
Causa desconocida	20
Accidentes	7
B. En el puerto	
Ataque aéreo y minas	81
Otras causas	42
	753

Traducido por Otrebla 2001

5. Tras la evacuación de las bases en el extranjero y al final de la guerra, 215 submarinos fueron hundidos o volados por sus tripulaciones. (Algunos fueron criados más tarde por los aliados).

Durante la guerra se desguazaron 38 submarinos como consecuencia de daños irreparables o al quedar obsoletos; 11 submarinos fueron entregados a armadas extranjeras o internados en puertos neutrales después de sufrir daños.

Al final de la guerra se entregaron 153 submarinos en puertos británicos o aliados.

6. Buques de guerra hundidos o dañados por submarinos

alemanes. Estos se basan en estadísticas aliadas:

Escribe	*Hundido*	*Dañado*
Portaaviones	3	-
Transportistas de escolta	3	2
Buque de guerra	2	3
Cruceros ligeros	5	5
Cruceros de colocación de minas	1	1
Destructores	34	11
Destructores de escolta	18	14
Fragatas	2	4
Corbetas	26	2
Balandras	13	3
Buscaminas	10	-
Submarinos	9	-
Buques costeros A / S	3	-

Traducido por Otrebla 2001

E-barcos	3	-
Lancha de desembarco	13	-
Naves de depósito	2	-
Licitaciones	1	-
	148	45

7. Mercaderes hundidos por submarinos alemanes (por torpedos, disparos y minas).

Área de comando	*No de barcos*	*Tonelaje*
Mando de submarinos (Mar del Norte, Atlántico, Océano Índico)	2.449 (torpedos y disparos) 54 (minas)	12,923,899 192,717
Comando Ártico (Noruega, mar de Barents, aguas de Siberia)	99	430,318
Mando Mediterráneo (Italia, Mediterráneo)	113	518,453
báltico	18 (aprox.)	8.600
Mar Negro	26 (aprox.)	45,426
	2.759	14.119.413

(Las pérdidas anteriores incluyen solo las confirmadas por las potencias aliadas y neutrales).

Traducido por Otrebla 2001

A CONTINUACIÓN DOENITZ Y LA BATALLA DEL ATLÁNTICO

Traducido por Otrebla 2001

Una nueva perspectiva

por Jürgen Rohwer

LIBRO DE KARL DOENITZ *Memorias: diez años y veinte días* difiere en un aspecto importante de la mayoría de las memorias de los principales generales o almirantes alemanes. Si bien la mayoría de estos autores rara vez podrían usar más que sus recuerdos personales, y posiblemente algunos documentos personales, el Gran Almirante que escribió durante los años 1956 a 1958, pudo hacer uso de una copia de su propio diario de guerra oficial como Comandante, U-Boats. . Debido a que comenzó a escribir su relato inmediatamente después de su liberación de la prisión de Spandau, su recuerdo de los eventos de los diez o veinte años anteriores no estuvo indebidamente influenciado por la retrospectiva, por conversaciones con antiguos miembros de su personal, capitanes de submarinos o historiadores. o incluso leyendo libros del "otro lado de la colina". Sus recuerdos personales realzaron y confirmaron los hechos que aparecían en el diario de guerra, añadiendo valiosas luces laterales e iluminando los hechos desnudos.

Sin embargo, desde 1958, cuando se publicó la primera edición, la investigación histórica en Gran Bretaña, Estados Unidos, Canadá y Alemania ha dado como resultado una comprensión mucho mayor de la interrelación entre desarrollos técnicos, conceptos operativos y tácticas en ambos lados de la Batalla de el Atlántico - aspectos reveladores hasta ahora desconocidos. Por tanto, ahora parece deseable proporcionar al lector un breve resumen de los resultados de esta investigación, que ha sacado a la luz nueva información de la gran masa de documentos que se han liberado a los archivos públicos. En particular, sabemos el grado en que la inteligencia de radio influyó en cada lado de la Batalla; Como resultado de esto, los historiadores se han visto obligados a revisar las percepciones anteriores de las causas de los cambios de suerte y el resultado final de la campaña más larga de la Segunda Guerra Mundial.

Cuando Karl Doenitz inició su trabajo tuvo que entregar, además de su diario de guerra, un importante estudio del tema elaborado por su yerno, Fregattenkapitaen aD Günter Hessler. De 1940 a 1941 fue el exitoso capitán de *U 107*, y desde octubre de 1941 hasta el final de la guerra, primer oficial de operaciones en el Estado Mayor del Comandante, U-Boats. El estudio de Hessler se preparó a finales de la década de 1940 para el Almirantazgo británico y fue coescrito por Korvettenkapitaen Alfred Hoschatt, también ex capitán de submarino (*U 378*) y 2do Asto en el Staff de BdU. Se les proporcionaron documentos alemanes del Archivo Naval, capturados en el castillo de Tambach en 1945 y conservados por el Almirantazgo hasta la década de 1960. (Originalmente impreso en un
edición muy limitada para uso oficial, luego fue publicada por HMSO[29].) En esto

Traducido por Otrebla 2001

En este estudio, Hessler dividió la guerra de submarinos en el Atlántico en ocho fases, y esta disposición fue aceptada en gran medida por los historiadores oficiales de las armadas aliadas, así como por los que compilaban relatos alemanes de la Batalla del Atlántico en la década de 1950. . La imagen que se presentó a continuación fue la siguiente.

En la primera fase, de septiembre de 1939 a junio de 1940, un pequeño número de Uboats, rara vez más de diez a la vez, realizó cruceros individuales al oeste de las Islas Británicas y en el Golfo de Vizcaya para interceptar los buques mercantes aliados. Estos navegaban generalmente de forma independiente porque el sistema de convoyes, que el Almirantazgo había planeado antes de la guerra, estaba tomando forma pero lentamente. Entonces los submarinos encontraron objetivos. El plan de Doenitz, para contrarrestar el convoy con operaciones grupales o 'pack' de submarinos, también desarrollado y probado antes de la guerra, fue puesto a prueba en octubre y noviembre de 1939 y en febrero de 1940. Los resultados confirmaron la posibilidad de vectorizar un grupo de submarinos a un convoy mediante señales de radio transmitidas desde el submarino que primero avistó el convoy. Sin embargo, en este momento, un número insuficiente de submarinos y las frecuentes fallas de torpedos impidieron el éxito real.

La conquista alemana de Noruega y el oeste de Francia proporcionó a los submarinos nuevas bases mucho más cercanas a la principal zona operativa de los enfoques occidentales. Estos permitieron a los submarinos en la segunda fase, de julio de 1940 a marzo de 1941, operar en grupos o 'manadas de lobos' dirigidos por señales de radio desde la costa contra los convoyes, en los que ahora se concentraba la mayor parte del tráfico marítimo hacia y de Gran Bretaña. Incluso si el número de submarinos en el área operativa no aumentó a más de diez a la vez, los resultados alcanzaron un pico de eficacia en términos de la relación entre el tonelaje hundido y los días de submarinos en el mar. Esto fue posible en parte por la debilidad de los grupos de escolta de convoyes, porque la Royal Navy tuvo que contener a sus destructores contra la esperada invasión alemana. Además, Las pérdidas de los buques mercantes británicos aumentaron considerablemente durante esta fase por las operaciones de los acorazados y cruceros alemanes en el Atlántico norte y central, por los asaltantes mercantes armados en los tres océanos, por los ataques de los bombarderos alemanes de largo alcance en los accesos occidentales y por los ataques pesados. ataques aéreos contra puertos británicos; también en cierta medida por los submarinos italianos enviados al Atlántico, cuyo número a principios de 1941 superó al de los submarinos.

A fines de 1940 y la primavera de 1941, el peligro de invasión disminuyó, lo que permitió a los británicos liberar destructores para operaciones antisubmarinas y redesplegar la aeronave del Comando Costero para apoyar a los convoyes de los Aproximaciones Occidentales. Entonces, en la tercera fase, de marzo a diciembre de 1941, los submarinos se vieron obligados a operar a una mayor distancia de la costa y se esforzaron por

Traducido por Otrebla 2001

interceptar convoyes con largas filas de submarinos que patrullan a través de las rutas de los convoyes. Esto, a su vez, obligó a los británicos en junio a comenzar a escoltar sus convoyes a lo largo de toda la ruta desde Terranova hasta los accesos occidentales y, cuando los Uboats comenzaron a cruzar África occidental, la ruta de Freetown a Gibraltar y el Reino Unido. Esta fase también vio la primera participación gradual de la Flota Atlántica de EE. UU. En la Batalla.

Los éxitos de los submarinos se redujeron drásticamente durante los últimos seis meses de 1941, pero la entrada de los EE. UU. En la guerra después de Pearl Harbor presentó a los submarinos en la cuarta fase, de enero a julio de 1942, una segunda "oportunidad de oro". Atacando barcos individuales sin escolta frente a la costa este de América, en el Golfo y el Caribe, hundieron un tonelaje mayor que en cualquier otro período de la guerra.

Pero los avistamientos y hundimientos frente a la costa este de los EE. UU. Disminuyeron drásticamente después de la introducción del 'sistema de convoyes entrelazados' allí, y el Comandante, los U-Boats encontró que las operaciones de botes individuales en aguas tan distantes no eran rentables. Así, los submarinos fueron devueltos a la ruta de los convoyes del Atlántico Norte en julio de 1942, comenzando la quinta fase, que duró hasta mayo de 1943. Llegó el período decisivo de conflicto entre los grupos de submarinos y los convoyes con sus mar y aire. escoltas. Cada vez más, la batalla fue influenciada por innovaciones técnicas. En marzo de 1943, los submarinos lograron sus mayores éxitos contra los convoyes, y todo el sistema de convoyes, la columna vertebral de la estrategia aliada contra la "Fortaleza Europa", parecía estar en peligro. El colapso de la ofensiva de submarinos contra los convoyes solo ocho semanas después, en mayo,

Después de una sexta fase (intermedia), de junio a agosto de 1943, durante la cual los submarinos buscaron áreas distantes donde las fuerzas antisubmarinas eran débiles, mientras que las fuerzas aéreas aliadas intentaban bloquear las rutas de tránsito de los submarinos a través de la bahía de Bizkaia, una séptima fase comenzó en septiembre de 1943, que duró hasta mayo de 1944. Ahora Comandante, los U-Boats intentaron desplegar nuevas armas y equipos (conjuntos de alerta de radar, aumento de armamento antiaéreo, torpedos acústicos) para forzar una decisión con los convoyes. primero en el Atlántico Norte y luego en las rutas de Gibraltar. Después de un éxito de corta duración, estas operaciones fracasaron y disminuyeron en un esfuerzo por sujetar a las fuerzas aliadas a las defensas antisubmarinas hasta que los nuevos y revolucionarios tipos de submarinos estuvieran listos para el despliegue operativo.

La última, octava fase, de junio de 1944 a mayo de 1945, comenzó con los Aliados.

Traducido por Otrebla 2001

invasión de Normandía. Los submarinos, ahora equipados con mástiles de respiración de 'snorkel', intentaron realizar ataques individuales en las aguas poco profundas del Canal y en las áreas costeras británicas y canadienses contra el tráfico de suministros aliados, y nuevamente para inmovilizar a las fuerzas antisubmarinas, evitando la despliegue de buques de guerra en funciones ofensivas contra Alemania. Pero la construcción de los nuevos submarinos se retrasó por la ofensiva de bombardeo aliada, y los frentes terrestres alemanes se derrumbaron antes de que estuvieran listos suficientes barcos.

A partir del estudio de Hessler y del diario de guerra del comandante U-Boats, parece que los alemanes atribuyeron el cambio decisivo de fortuna en la guerra de los submarinos principalmente al avance tecnológico en la radio-localización por el radar de 9 cm de los aliados. Este equipo privó a los submarinos de su invisibilidad durante sus ataques nocturnos en la superficie y los obligó a sumergirse mientras se encontraban dentro del alcance de las escoltas aéreas aliadas. Conducir los submarinos bajo el agua privó al grupo o al grupo de tácticas de su base, de la que dependía la estrategia contra los convoyes en el Atlántico norte. Dado que este también parecía ser el tema principal de las narrativas de las publicaciones oficiales de los Aliados hasta finales de la década de 1950, no parecía haber motivo para dudar de este análisis. En este contexto, puede haber sido significativo que la investigación tendiera a concentrarse en las grandes operaciones, donde los convoyes perdieron muchos barcos o las escoltas hundieron muchos submarinos. Durante las fases tácticas de tales batallas a partir de 1943, el equipo de radar de las escoltas en el mar y en el aire se volvió cada vez más importante, aspecto enfatizado por los participantes en estas batallas. De modo que los dispositivos electrónicos de ambos lados atrajeron la atención de los historiadores a expensas de otros dos factores, que habían llevado a la*evitación* de acción.

La dirección de las manadas de lobos desde el cuartel general en tierra del Comandante, U-Boats, dependía de las continuas señales de contacto del submarino que primero interceptó un convoy. Sus señales permitieron al Comandante, U-Boats, ordenar a sus otros barcos que se concentraran para atacar. Antes de la guerra se temía que el enemigo pudiera tomar rumbos de radio desde la costa, pero las experiencias de 1940 y principios de 1941 demostraron la inexactitud de tales rumbos si la distancia era de más de 300 millas. Además, los técnicos alemanes pensaban que el equipo para radiogoniometría de alta frecuencia (HF / DF) a bordo sería demasiado voluminoso y pesado para los buques de escolta del tamaño de un destructor; también se consideró inadecuado el tiempo para arreglar una "señal corta". Por lo tanto, el comando alemán se volvió menos cauteloso a la hora de solicitar señales de radio desde sus submarinos para obtener la imagen más actualizada posible de la situación en el mar. Sin embargo, basándose en la investigación llevada a cabo por Sir Robert Watson-Watt en Gran Bretaña y por los inventores franceses Deloraine y Busignies (que continuaron su trabajo desde 1940 en los Estados Unidos), los Aliados desarrollaron equipos de HF / DF a bordo con sistemas automáticos.

Traducido por Otrebla 2001

pantallas ópticas que se instalaron en al menos un buque de escolta con un convoy ya a fines de 1942. A partir de entonces, los buques de guerra equipados con HF / DF podrían en la mayoría de los casos atropellar una viga y obligar al submarino informante a sumergirse para que los alemanes se perdió el contacto y el convoy pudo evadir el paquete de submarinos.

Esto se conoció durante la década de 1960, lo que llevó a un reexamen de las batallas de convoyes de julio de 1942 a mayo de 1943 y a una reevaluación de la contribución del radar. Hasta mediados de 1942, y con los grupos canadienses hasta principios de 1943, la mayoría de las escoltas estaban equipadas con el radar ASV II de 1,5 metros de frecuencia. El alcance de estos lances en situaciones normales de luz y con un oleaje moderado era claramente inferior al alcance de la observación óptica desde la torre de mando de un submarino contra los mástiles o embudos de los barcos en convoy. Solo al anochecer o en la niebla pudieron los escoltas localizar el submarino antes de que ellos mismos fueran vistos. Incluso cuando se instalaron los nuevos equipos de radar de 9 centímetros, la situación mejoró sólo ligeramente para las escoltas, porque los barcos británicos y del Imperio llevaban sus antenas relativamente bajas, en la parte superior de sus timoneras; solo los barcos estadounidenses,

La instalación del nuevo radar ASV III en aviones antisubmarinos comenzó en febrero de 1943 y se hizo efectiva solo después del cambio de marea en mayo. Sin embargo, fue una gran mejora, especialmente cuando se combinó con el proyector 'Leigh-Light' durante los ataques nocturnos.

La sobrevaloración de la importancia del radar en Alemania se vio influida en cierta medida por los informes de los capitanes de submarinos de destructores que atacaban con precisión milimétrica, lo que parecía ser consecuencia de la ubicación del radar; en realidad, fue causado por cojinetes HF / DF. En el lado aliado, los expertos debieron estar contentos con las malas interpretaciones alemanas, y mantuvieron la ilusión durante e incluso después de la guerra, porque era una excelente historia de tapa para el secreto más importante de sus actividades de inteligencia: 'Ultra'.

Solo en 1974 fue finalmente revelado por el libro del Capitán de Grupo FW Winterbotham. *El ultrasecreto* que los criptoanalistas británicos habían roto con éxito la máquina de cifrado alemana denominada en código 'Enigma' y la versión naval similar, 'Schluessel M'. Desde entonces se han publicado muchos libros y artículos sobre este gran logro y sus antecedentes, basados en documentos liberados de archivos secretos, y han salido a la luz muchos detalles nuevos del difícil trabajo criptoanalítico, la evaluación de inteligencia de los descifrados y su uso operativo. De todas esas publicaciones es ahora obvio que la radiointeligencia, especialmente en el lado aliado, ejerció la influencia más decisiva en la conducción operativa e incluso estratégica de la Batalla del Atlántico. Así que los historiadores han tenido que

Traducido por Otrebla 2001

reescriben sus evaluaciones de las causas de los cambios de suerte en la campaña, para reorganizar los períodos de la batalla y asignar nuevas prioridades a los muchos factores que influyeron en el resultado de la guerra de submarinos.

Por lo tanto, consideremos lo que sabemos ahora sobre el desarrollo del sistema de cifrado alemán, los esfuerzos aliados en criptoanálisis y sus consecuencias en las operaciones y fases de la Batalla del Atlántico. Después de la Primera Guerra Mundial, los inventores privados de muchos países experimentaron con máquinas de cifrado mecánicas o electromecánicas. Uno de los desarrollos más importantes fue la máquina alemana 'Enigma', que utilizaba ruedas de código o rotores cableados para cifrar el mensaje de texto sin formato. De 1926 a 1936 se vendieron muestras de una versión comercial, 'Enigma D', a muchos países, incluidos Gran Bretaña, Estados Unidos, Suecia, Países Bajos, Polonia, Suiza, Checoslovaquia, Japón, Italia y la España nacionalista. Algunos de estos países utilizaron la máquina como base para sus propias versiones mejoradas, que incluían el 'Typex' de Gran Bretaña; el convertidor 'M 325' de EE. UU. y el 'ECM Mark I'; el polaco 'Lacida'; el italiano 'Alfa' y la máquina japonesa que los criptoanalistas estadounidenses llamaron 'Verde'.

En 1926 la Reichsmarine introdujo su propia versión mejorada, Funkschluessel C ', y dos años más tarde el Ejército siguió con el Enigma G', que superó una de las debilidades de la marca comercial añadiendo un tablero de conexiones. Este tipo fue la base para el nuevo 'Funkschluessel M' introducido por la Armada en 1934 y el muy similar 'Enigma I' presentado como el 'Wehrmacht-Schluessel-maschine' en 1935. Estas máquinas usaban tres rotores intercambiables. Mientras que la Armada seleccionó los tres rotores de un stock de cinco, el Ejército hizo uso de los rotores IV y V sólo después del 15 de diciembre de 1938; mientras tanto, la Armada había introducido en 1939 tres rotores más, numerados VI, VII y VIII.

El esmalte *Biuro Szyfrów* inició una investigación sobre la máquina de cifrado militar alemana en 1928, y en diciembre de 1932 tres jóvenes matemáticos, M. Rejewski, H. Zygalski y J. Rozycki, lograron resolver el sistema de cifrado 'Enigma', después de obtener del jefe del ejército francés inteligencia de radio, capitán Bertrand, instrucciones secretas para el uso del Enigma, algunos libros de códigos y configuraciones de cifrado, así como algunos mensajes en texto plano y cifrados. Estos los había comprado el servicio secreto francés a un traidor alemán, Hans-Thilo Schmidt, cuyo nombre en código era 'Asché', un empleado del servicio criptográfico alemán.*Biuro Szyfrów* pudo seguir este logro (a pesar de algunas mejoras en los métodos de cifrado alemanes) mediante el uso de réplicas del 'Enigma' y mecanismos de cálculo mecánicos y electromecánicos de alta velocidad como

Traducido por Otrebla 2001

el 'Zyklometer' y la 'Bomba', que les permitía recorrer las muchas configuraciones de cifrado posibles del día mucho más rápido de lo que era posible con el método clásico de lápiz y papel. Sin embargo, cuando el ejército alemán comenzó a usar los cinco rotores, las posibles secuencias de rotores aumentaron de 6 a 60, y los criptoanalistas polacos se dieron cuenta de que construir suficientes 'Bombas' para mantenerse al día estaba más allá de sus capacidades. Se tomó la decisión de iniciar una cooperación real con los criptoanalistas franceses y británicos, que fueron invitados en julio de 1939 a visitar el *Biuro Szyfrów* en el bosque de Pyry, al suroeste de Varsovia. Entonces, justo a tiempo, se hicieron los arreglos necesarios antes de que los criptoanalistas polacos tuvieran que evacuar Pyry cuando el ataque alemán comenzó seis semanas después. Se escaparon por Rumania a Francia y se incorporaron a la estación criptoanalítica francesa en Vignolles, que cooperó estrechamente con el Código del Gobierno Británico y la Escuela de Cifrado en Bletchley Park.

En enero de 1940, los esfuerzos combinados de los criptoanalistas británicos y polacos / franceses condujeron al primer avance nuevo en los conjuntos de cifrado 'Enigma'. La mayoría de los ajustes diarios dañados pertenecían a la clave de propósito general de la Luftwaffe ('Roja'), que contenía un gran volumen de mensajes administrativos y operativos. Algunas otras configuraciones diarias rotas pertenecían a una clave de administración del hogar del Ejército ('Verde') y a una clave de práctica de la Luftwaffe ('Azul'). Pero hasta el 2 de mayo de 1940, el tiempo necesario para romper la llave era en la mayoría de los casos de varias semanas demasiado largo para que los resultados fueran de gran utilidad operativa. En abril de 1940 se rompió una tecla más ('Amarilla'); esto se utilizó sólo para el tráfico de enlace Ejército-Luftwaffe durante la campaña noruega.

Cuando el 1 de mayo de 1940 los alemanes cambiaron su sistema, que incluía un cifrado doble de las tres letras indicadoras al comienzo de cada mensaje (una debilidad que había permitido a los polacos descifrar el código) a un nuevo procedimiento indicador, el inventado por los polacos. y el sistema de descifrado de hojas perforadas producido en Gran Bretaña se volvió inútil. Sin embargo, los criptólogos de Bletchley Park encontraron nuevos métodos manuales que se utilizaron a partir del 20 de mayo para resolver la configuración diaria de 'Red' con solo breves retrasos antes de finalmente, a partir del 8 de agosto de 1940, el primer 'Bombe' (procesador de datos de alta velocidad) , desarrollado por Alan Turing, usando algunas ideas importantes de Gordon Welchman, entró en funcionamiento, permitiendo que 'Red' se resolviera con solo unas pocas horas de retraso, una situación feliz que continuó hasta el final de la guerra.

Para los británicos era de suma importancia entrar en el sistema de cifrado naval alemán "M".

Al principio esto fue imposible porque el sistema de cableado de los rotores navales VI–

Traducido por Otrebla 2001

VIII no se conocía, pero en febrero de 1940 los rotores VI y VII fueron capturados de *U 33,* hundido durante una operación de colocación de una mina en las aguas poco profundas de 270 pies de Arran, cerca del Clyde. Durante la campaña de Noruega, el arrastrero de servicios especiales alemán *V 2623* fue abordado por el destructor británico *Grifo,* y los documentos cifrados capturados permitieron la reconstrucción del sistema de indicadores navales y la comparación de algunos mensajes de texto sin formato con textos cifrados. Pero los pocos descifrados de abril no estuvieron disponibles hasta junio.

En agosto de 1940, el rotor VIII faltante fue finalmente capturado, aunque sin las tablas de indicadores. Estos habían sido cambiados por los alemanes en julio, por lo que todavía era imposible resolver la configuración diaria del conjunto de cifrado más utilizado, 'Heimisch'. Luego, durante una operación cuidadosamente planificada contra el transporte marítimo alemán en las islas Lofoten el 4 de marzo de 1941, fueron capturados desde el barco patrullero alemán. *Krebs* por una partida de abordaje del destructor *Somalí,* y se montó un ataque criptoanalítico intensivo. Esto llevó a la resolución de 'Heimisch' (conocido por el Almirantazgo británico como 'Dolphin') después de leer la mayor parte del tráfico de febrero desde el 10 de marzo en adelante. Desde el 22 de abril hasta el 10 de mayo se leyó el tráfico de abril y se descifró el tráfico de mayo con retrasos de unos siete días.

En un intento por capturar la configuración diaria de 'Heimisch', una fuerza británica de tres cruceros y cuatro destructores buscaron el arrastrero de observación meteorológica alemán. *München,* guiada por sus transmisiones meteorológicas y asistida por las estaciones de localización de direcciones aliadas. El 7 de mayo, el arrastrero fue sorprendido en la niebla cerca de la isla Jan Mayen y un grupo de abordaje del destructor. *somalí* recuperó material de cifrado importante. Junto con el botín de *U 110,* forzado a la superficie durante una batalla de convoyes el 9 de mayo, que comprende los ajustes especiales para las señales de 'Oficiales', la señal corta del submarino y los libros de códigos meteorológicos, los mapas de cuadrícula para el Atlántico norte y central y el 'Heimisch' ajustes diarios para abril y junio, ya conocidos por *München,* Bletchley Park pudo leer el tráfico alemán actual.

Este avance llegó demasiado tarde para ser útil durante el funcionamiento del *Bismarck,* pero el material de junio, aumentado por una nueva captura del arrastrero meteorológico *Lauenburg* por el crucero *Nigeria* y tres destructores, cuando el destructor *Sarro* fue junto al barco que se hundía y recuperó las nuevas cifras de julio, permitió que el Centro de Inteligencia Operativa del Almirantazgo destruyera todo el sistema de suministro de superficie alemán para operaciones de incursión en el Atlántico norte y central. Por temor a que los alemanes pudieran sospechar un compromiso de cifrado, el Almirantazgo prohibió tales operaciones de captura, y de i

Traducido por Otrebla 2001

Agosto de 1941 Bletchley Park tuvo que resolver criptoanalíticamente el cifrado 'Heimisch', que también fue utilizado por los submarinos.

Este cambio tan importante en el trasfondo de inteligencia de todas las operaciones atlánticas exige una nueva periodización de la Batalla, teniendo en cuenta el desarrollo de la radiointeligencia en ambos lados.

Durante la primera fase, desde septiembre de 1939 hasta junio de 1940, hubo un uso limitado de la radiocomunicación entre los comandos de tierra de ambos lados y sus submarinos o barcos mercantes. En el lado aliado, en este momento, la radiointeligencia existía solo en forma de radiogoniometría basada en tierra, contrarrestada en el lado alemán hasta cierto punto por la introducción del sistema de señal corta.
Si bien Bletchley Park no pudo descifrar el cifrado alemán 'M', el servicio de descifrado alemán, xB-Dienst, había comenzado antes de la guerra para resolver partes de los libros de códigos y las largas tablas de sustractores de supercifrado de los dos sistemas británicos. en uso, Naval Cipher No. 1 y el Código Naval. Pero debido al bajo nivel de tráfico de radio de los buques de escolta, esto tuvo un uso operativo limitado para el pequeño número de submarinos en el mar.

La segunda fase se caracterizó por las primeras operaciones reales de 'manada de lobos' contra convoyes frente al Canal del Norte y por las operaciones de buques pesados de superficie alemanes en el Atlántico hasta la pérdida de *Bismarck* En Mayo. Para dirigir los submarinos y los barcos contra los convoyes, y para cambiar la ruta de los convoyes o para liderar los grupos de caza, los comandos de tierra en ambos lados necesitaban un volumen de tráfico de radio mucho mayor que antes.

En el lado aliado, la radiointeligencia todavía solo estaba disponible en forma de radiogoniometría y análisis de tráfico, pero los resultados fueron hasta cierto punto decepcionantes, porque la D / F basada en la costa no era lo suficientemente exacta en distancias de más de 200 millas para recorrer. enrutar un convoy despejado. En el lado alemán, xB-Dienst sufrió su primer revés cuando los británicos cambiaron los libros de códigos y las tablas de sus dos sistemas de cifrado el 20 de agosto de 1940. Pasaron varios meses antes de que xB-Dienst pudiera descifrar nuevamente, con cierta demora, primero aproximadamente una cuarta parte, luego una tercera y más tarde más de los mensajes interceptados.

A finales de mayo de 1941, la superioridad en el campo de la radiointeligencia cambió drásticamente a favor de los británicos, con graves consecuencias para los submarinos y el fin de las operaciones de asalto de superficie alemanas tras la destrucción del sistema de suministro. También en junio, la Flota del Atlántico de EE. UU. Inició un nuevo patrullaje mucho más activo del sector occidental del Atlántico norte y la mayor parte del Atlántico central. Entonces parecería que el cambio de la segunda a la tercera

Traducido por Otrebla 2001

La fase de la Batalla del Atlántico debería considerarse más propiamente como que no data de marzo sino de finales de mayo de 1941.

La Sala de Seguimiento de Submarinos del Almirantazgo ahora podía redirigir los convoyes tan perfectamente alrededor de las posiciones de los submarinos, conocido por las órdenes descifradas 'Ultra' del Comandante, U-boats, que solo unas pocas reuniones casuales, que 'Ultra' nunca pudo prevenir, llevó a la acción. Incluso cuando, en agosto de 1941, se hizo necesario el descifrado analítico, los retrasos de dos a cuatro días no impidieron el desvío oportuno de los convoyes. En una estimación conservadora, la Sala de seguimiento de submarinos durante la tercera fase ahorró al desviar entre 300 y 400 buques mercantes de 1,5 a 2,0 millones de toneladas brutas hundidas por submarinos. Este fue sin duda uno de los resultados más decisivos de 'Ultra' en toda la guerra.

Durante este tiempo, 'Ultra' tuvo otra consecuencia muy importante. Desde señales descifradas hasta submarinos, Churchill se enteró de que Hitler deseaba evitar a toda costa los incidentes que pudieran llevar a Estados Unidos a la guerra mientras se dedicaba a la conquista de la parte europea de la Unión Soviética. Informado de esto por Churchill, Roosevelt, liberado del temor de una reacción de Hitler, permitió que la Flota Atlántica de los Estados Unidos se uniera a la Royal Navy en la búsqueda de asaltantes de superficie alemanes; Luego, en agosto, autorizó a su Jefe de Operaciones Navales no solo a comenzar las operaciones de escolta a principios de septiembre, sino también a asumir el control operativo de todas las operaciones de convoyes aliados en el Atlántico norte al oeste de la longitud 26 ° Oeste, por lo que iniciar las operaciones de guerra allí tres meses. antes de Pearl Harbor. *Almirante Scheer* No había tenido que cancelar su segunda salida al Atlántico debido a defectos de la maquinaria, y la Fuerza de Tarea de los Estados Unidos, muy superior, predispuesta por "Inteligencia Especial", había interceptado el buque alemán en el Estrecho de Dinamarca el 5 de noviembre de 1941.

Durante este período, xB-Dienst concentró sus esfuerzos contra el cifrado naval n. ° 3 recientemente introducido entre los aliados, utilizado para dirigir las operaciones de convoyes británicos, canadienses y estadounidenses, y logró las primeras rupturas. Bletchley Park siguió siendo incapaz de penetrar en los otros cifrados navales alemanes 'Enigma' de esta época (más notablemente 'Ausserheimisch' o 'Aegir', que se usaba para cifrar mensajes hacia o desde asaltantes mercantes armados) porque solo había unas pocas señales un día como máximo, nunca lo suficiente para resolver la clave. Pero a veces incluso los asaltantes se convirtieron en víctimas de 'Ultra', si, como en el caso de*Atlantis*– los puntos de encuentro de suministro con los submarinos se vieron comprometidos por las señales enviadas en 'Heimisch' a los submarinos.

Traducido por Otrebla 2001

En el lado alemán, las pérdidas repentinas de buques de suministro de superficie llevaron en primer lugar a una investigación sobre la seguridad de las comunicaciones y los cifrados. Los expertos no pudieron encontrar ninguna evidencia clara de una ruptura criptoanalítica en el sistema 'M-3' y atribuyeron las pérdidas en los puntos de encuentro de los barcos a algunas capturas conocidas. Para contrarrestar esto, se enviaron palabras de código preestablecidas para cambiar la configuración diaria. El Comandante, U-Boats, mantuvo sus dudas y trató de mejorar la seguridad con varias medidas. Ya el 16 de junio había introducido un sistema de puntos de referencia para designar posiciones en lugar de utilizar el código de dos letras / cuatro números de los mapas de cuadrícula. Esto causó algunos problemas en Bletchley Park hasta finales de julio.

Durante el período en el que los submarinos se concentraban contra Gibraltar (convoyes del Reino Unido, donde los agentes podían informar de su salida y los aviones de largo alcance Focke-Wulf Condor podían informar de los objetivos), las señales de contacto fueron de gran ayuda para Bletchley Park para descifrar el diario. ajustes. Debido a que los interesados en el análisis de tráfico conocían la configuración normal de una señal de contacto y podían estimar a partir de su propio mapa de situación el contenido probable de tales señales, podían alimentar a los Bombes con un posible texto claro más el texto cifrado. Solo se necesitaron unos pocos cambios en los datos y términos para obtener la 'cuna' y preparar el 'menú' para los Bombes, de modo que la configuración diaria se rompiera mucho más rápidamente. Este ahorro de tiempo de Bombe fue importante,

Cuando a mediados de agosto el Comandante, U-Boats, comenzó a enviar cada vez más U-boot en grupos para peinar las rutas del Atlántico Norte, resultó demasiado engorroso dar posiciones en el sistema de puntos de referencia, y el 11 de septiembre , 1941 se reintrodujo el sistema de cuadrícula-cuadrado, pero con dos dígrafos de dos letras elegidos al azar. Inicialmente, Bletchley Park tuvo algunos problemas con estos, pero lo superó combinando el código descifrado de cuatro números del mapa de cuadrícula, que no se cambió antes del cifrado, con resultados obtenidos mediante radiogoniometría para corregir la designación de cuadrícula grande correcta.

Surgieron nuevos temores sobre la seguridad del cifrado cuando el 28 de septiembre el submarino británico Clyde sorprendió a dos submarinos durante una operación de reabastecimiento en la bahía de Tarafal, en las islas de Cabo Verde. Así, el 5 de octubre, el tráfico de señales de los submarinos se separó del circuito 'Heimische Gewaesser' en un nuevo circuito cifrado 'Triton'. Pero debido a que la nueva máquina de cifrado de cuatro rotores, 'M4', que

Traducido por Otrebla 2001

se iba a distribuir primero a los submarinos del Atlántico, todavía no estaba listo, 'Triton' tenía que utilizar por el momento la vieja máquina 'M3' o la nueva en el modo 'M3', y Bletchley Park pudo Continúe con el descifrado. El cambio de ruta siguió siendo muy exitoso, pero a medida que llegaban cada vez menos señales de contacto, se tuvo que encontrar otra fuente para las cunas.

Bletchley Park recurrió a las señales breves del tiempo que estaban codificadas por un 'Wetterkurzschluessel' especial, ya conocido por el *München* y *U 110*captura, y luego supercifrado por la configuración diaria de 'M3'. Las señales eran muy cortas y difíciles de interceptar, pero fáciles de clasificar porque comenzaban con el designador abierto 'WW'. Las estaciones D / F o Y podrían intentar arreglarlo, y luego el Weather Hut 10 en Bletchley Park comenzó a elaborar el menú para los Bombes comparando las señales sobre las condiciones climáticas de los barcos y estaciones aliados en el área, e incluso el señales de aviones alemanes de reconocimiento meteorológico. Cuando los Bombas encontraron la coincidencia, la cabaña criptoanalítica naval 8 resolvió rápidamente la configuración diaria y la inteligencia naval Hut 4 pudo enviar sus traducciones de las señales descifradas al Centro de Inteligencia Operativa en el Almirantazgo, donde la Sala de Seguimiento de Submarinos analizó la situación de los submarinos. y recomendó los cambios necesarios en las rutas de los convoyes.

A pesar de la enorme influencia de la 'Inteligencia Especial' o 'Ultra' en la tercera fase de la Batalla del Atlántico, sería un gran error atribuir los grandes éxitos de los submarinos en la cuarta fase, desde enero hasta junio de 1942, a la introducción de la nueva máquina 'M4' y al apagón que provocó que Bletchley Park rompiera el cifrado del submarino. Además de los viejos rotores I-VIII, la máquina utilizó un nuevo y pequeño reflector "B" y un rotor "griego" adicional "Beta". El número máximo de permutaciones para el orden de los rotores se mantuvo en 336, pero además el período de 16.900 para los tres rotores elegidos se aumentó ahora en 'Beta' a 26 períodos separados de 16.900. Así que el tiempo de Bombe fue 26 veces más largo que antes y esto planteó problemas insuperables a Bletchley Park al principio.

Pero incluso con 'Ultra' funcionando, Bletchley Park probablemente no podría haber hecho mucho más para evitar las grandes pérdidas en el *occidental* Atlántico. A pesar de la experiencia que la Flota Atlántica de Estados Unidos había ganado en los últimos cuatro meses de 1941 en el enrutamiento y escolta de convoyes, se necesitaron cinco meses de fuerte presión británica.

Traducido por Otrebla 2001

antes de que se iniciara el 'Sistema de convoy de enclavamiento'. Así que los submarinos volvieron a encontrar que sus objetivos navegaban de forma independiente y la necesidad de enviar señales de radio para la dirección operativa disminuyó drásticamente. Durante todo el tiempo, el cifrado 'Heimisch' se pudo descifrar con solo breves retrasos, y a partir de las señales de los barreminas y patrulleras alemanas que escoltaban a los submarinos dentro y fuera de sus bases, la Sala de seguimiento de submarinos tenía buena inteligencia sobre la fuerza de Submarinos en el mar.

Durante la quinta fase, de julio de 1942 a mayo de 1943, el Comandante, U-Boats, volvió a concentrar sus esfuerzos contra los convoyes del Atlántico Norte. Para el control operativo y táctico de los varios grupos de submarinos que peinaban las rutas de los convoyes, así como para dirigir los convoyes, el cuartel general en tierra de ambos lados tuvo que usar la radio de manera muy extensiva, lo que abrió posibilidades para la radiointeligencia. Debido a que las posibilidades de penetrar en las cifras del enemigo cambiaron drásticamente durante esta fase con graves consecuencias para las operaciones, parece deseable dividir la quinta fase en tres subfases.

Durante la segunda mitad de 1942, xB-Dienst logró crecientes éxitos contra el convoy aliado Cipher No. 3 o 'Frankfurt' como se llamaba en Alemania. A finales de 1942, xB-Dienst podía descifrar alrededor del 80 por ciento de las señales interceptadas pero, como siempre ocurre con los códigos de mano supercifrados, el tiempo medio necesario para descifrar era mucho mayor porque cada señal tenía que romperse por separado, mientras que con un cifrado de máquina, todas las señales en la configuración diaria podrían leerse después de romper la configuración una vez. De modo que solo alrededor del 10 por ciento de los descifrados llegaron a tiempo para ser utilizados en operaciones reales. Las otras señales solo proporcionaron información de fondo importante. Permitieron, por ejemplo, la reconstrucción de los horarios de los convoyes, de modo que el Comandante, U-Boats, pudiera desplegar sus líneas de patrulla en el momento adecuado e identificar los convoyes denunciados.

Por el lado aliado, Bletchley Park permaneció ciego ante 'Triton', a pesar de que el cableado de la máquina 'M4' ya se había resuelto, porque los analistas aún no habían descubierto que los alemanes usaban la máquina 'M4' en los tres -Modo de rotor al enviar señales meteorológicas cortas. Pero ahora había otra forma de radiointeligencia que ayudaba a proteger los convoyes. Desde el otoño de 1942, la mayoría de los grupos de escolta tenían uno o más buques equipados con el radiogoniómetro automático de alta frecuencia (HF / DF) FH4, que podía interceptar la primera señal de contacto de un submarino para que un destructor pudiera correr por el río. rumbo y obligar al submarino a sumergirse mientras el convoy giraba

Traducido por Otrebla 2001

lejos y el contacto se perdió.

Era de inmensa importancia para el Almirantazgo que tuvieran acceso al cifrado alemán "Triton". El 30 de octubre de 1942 en el Mediterráneo una fiesta del destructor *Petardo* pudo abordar el hundimiento *U 559* y quitar los materiales de cifrado, incluido el nuevo libro de códigos de señales breves del clima más importante, antes de hundirse con el condenado submarino en el intento de recuperar la máquina 'M4'. Una vez más, Bletchley Park pudo encontrar cunas para preparar los menús de los Bombes. Pero fue un proceso que llevó mucho tiempo debido al tiempo mucho más largo necesario para que los Bombes se ejecutaran en las configuraciones posibles. No fue sino hasta el 13 de diciembre de 1942 que se logró el primer avance, y durante las semanas siguientes hubo algunas lagunas y retrasos. Desde mediados de enero de 1943 fue posible romper la configuración diaria de 'Shark', como los británicos llamaban a 'Triton', lo suficientemente rápido como para que los convoyes pudieran ser redirigidos con éxito alrededor de los grupos de submarinos que buscaban.

Esto, a su vez, exige que la quinta fase se subdivida en la primera parte de enero de 1943. No solo Bletchley Park había alcanzado ahora un nuevo pico de eficiencia, sino que el xB-Dienst también experimentó sus semanas más exitosas, cuando no solo la navegación telegramas del capitán del puerto en Nueva York sobre los convoyes que partían, pero muchos informes de enrutamiento y cambio de ruta enviados en 'Frankfurt' se leyeron a tiempo para que el comandante, U-Boats, contrarrestara las medidas de la sala de seguimiento de submarinos. En febrero y principios de marzo, el Almirantazgo británico comenzó a tener cada vez más dificultades para evadir el número cada vez mayor de Uboats desplegados en sus largas líneas de patrulla que se movían rápidamente.

Cuando, el 8 de marzo de 1943, Bletchley Park descifró la conocida palabra en clave para poner en uso un nuevo código meteorológico de señal corta, surgió un gran temor de un nuevo apagón prolongado con 'Triton', porque el código meteorológico era la fuente de las cunas. Sin esta fuente vital de inteligencia sobre las disposiciones de los submarinos, todo el sistema de convoyes, la columna vertebral de la estrategia aliada contra Europa, estaría en peligro, si convoy tras convoy perdiera hasta el 20 por ciento de sus barcos, como fue el caso con el los próximos cuatro convoyes en dirección este en dos semanas de marzo de 1943.

Al concentrar todos los medios disponibles, incluido algo de tiempo de Bombe de los otros servicios, los expertos de Hut 8 en Bletchley Park resolvieron el problema en solo diez días, ayudados en gran medida por el gran número de cunas de señales de contacto durante los cuatro convoyes. batallas. Esto debe considerarse como uno de los logros más importantes de los criptoanalistas. En una nueva subfase de la fase cinco, que comenzó el 20 de marzo, 'Ultra' se utilizó ahora para una nueva estrategia, que consistía en traer el cambio decisivo de la marea en solo ocho semanas. Hasta este momento el objetivo

Traducido por Otrebla 2001

había sido dirigir los barcos lejos de los submarinos para evitar pérdidas. Ahora, los pocos grupos de apoyo y los aviones de muy largo alcance disponibles después de la Conferencia de Convoyes Atlánticos de marzo fueron enviados a áreas donde los convoyes estaban en peligro por los grupos de submarinos, para luchar contra los barcos. Esto se hizo con tanta eficacia que el 24 de mayo de 1943 el comandante, U-Boats, tuvo que interrumpir las batallas de convoyes en el Atlántico norte debido a las grandes pérdidas.

Sin este nuevo uso de 'Ultra', habrían sido necesarios muchos más grupos de apoyo, portaaviones de escolta y aviones de muy largo alcance para provocar el cambio de marea, y debido a que no habrían estado disponibles hasta muchos meses después, el envío pesado adicional. las pérdidas de la primavera y el verano de 1943 podrían haber interferido seriamente con la preparación de la invasión de Europa.

En la sexta fase (intermedia), de junio a agosto de 1943, la carrera por las ventajas en seguridad de cifrado y criptoanálisis volvió a dar un giro brusco a favor de los aliados. En la primavera de 1943, cuando ambos lados tuvieron más éxito en sus esfuerzos de descifrado, también temieron posibles rupturas en la seguridad de sus cifrados. En Gran Bretaña, una investigación produjo pruebas de una ruptura profunda, y esto condujo al cambio del cifrado naval británico n. ° 4 y el cifrado naval inter-aliado n. ° 3 a una nueva versión muy mejorada, el cifrado naval n. ° 5. el 10 de junio de 1943. Esto provocó al principio un apagón completo en el lado alemán, pero esto no fue realmente fatal porque las operaciones de convoyes en el Atlántico Norte ya se habían interrumpido tres semanas antes.

Mientras tanto, los expertos alemanes atribuyeron la ubicación sorprendentemente exacta de los paquetes de submarinos al cierre de la brecha de aire del Atlántico Norte por aviones de muy largo alcance equipados con radar y los nuevos dispositivos de radar de las escoltas marítimas reforzadas de los convoyes. Así que se hicieron mejoras insuficientes a los cifrados. El 1 de julio de 1943 se introdujo un segundo conjunto de rotores adicionales con el nuevo reflector pequeño 'C' y el rotor 'griego' 'Gamma', lo que provocó un apagón de tres semanas y luego retrasos más prolongados para romper el ajustes diarios de 'Triton'. El trabajo de Bletchley Park se hizo aún más difícil porque los submarinos ahora usaban muchas más señales 'Triton-Offizier' que estaban doblemente cifradas y hasta septiembre podían resolverse, muy a menudo después de solo siete o catorce días. Los problemas fueron finalmente superados cuando, a partir de agosto, la Sección criptoanalítica estadounidense OP-20G recibió las nuevas 'Bombas de alta velocidad' en mayor número, para que pudieran hacerse cargo del trabajo criptoanalítico sobre el cifrado 'Triton / Shark' a partir de noviembre de 1943 (intercambiando los resultados con los británicos, por supuesto). Pero incluso con los retrasos experimentados en el verano de 1943, los aliados se enteraron a tiempo del cambio del esfuerzo alemán a áreas distantes.

Traducido por Otrebla 2001

de nuevo y podrían desviar la fuerza principal de sus aviones ASW a la ofensiva de la Bahía para bloquear a los submarinos en sus bases.

Durante la séptima fase, de septiembre de 1943 a junio de 1944, cuando el Comandante, U-Boats, intentó reanudar las batallas de los convoyes en el Atlántico Norte utilizando nuevas armas y equipos, 'Ultra' brindó un nuevo beneficio además de dar advertencias oportunas sobre las intenciones alemanas. . Si bien los alemanes sobrestimaron en gran medida los éxitos de sus nuevos torpedos de localización acústica, la Sala de seguimiento de submarinos aprendió de las señales de los submarinos descifrados y los informes de los escoltas sobre los puntos débiles de las armas alemanas, lo que ayudó mucho en el desarrollo de contramedidas. Esto, y el efecto de las 'Bombas de alta velocidad' en octubre y noviembre de 1943 hicieron que fracasaran todos los intentos de desplegar manadas de lobos submarinos en ataques concentrados.

En la octava fase final, desde junio de 1944 hasta el final de la guerra, la radiointeligencia adquirió menor importancia. Los submarinos fueron notificados de sus áreas operativas por lo general mediante órdenes escritas antes de la salida. Debido a la limitada inteligencia sobre la situación en las áreas operativas que el Comandante, los U-Boats, pudo recibir a tiempo, se tuvieron que enviar menos cambios en las órdenes por radio. Por temor a ser D / Fd, los submarinos intentaron evitar enviar señales de radio. Además, se tomaron nuevas medidas para hacer más seguras las señales de radio. Cada vez con mayor frecuencia, las señales utilizaban referencias codificadas a las órdenes escritas, no legibles para las "Bombas de alta velocidad" estadounidenses. En diciembre de 1944, los alemanes comenzaron a usar llaves Sonderschluessel separadas para submarinos individuales, lo que hizo que las pocas señales que se enviaran fueran prácticamente tan irrompibles como almohadillas de una sola vez.

Durante los últimos meses también hubo cierto temor en el bando aliado por las esperadas mejoras de los nuevos submarinos Tipos XXI, XXIII y XXVI, cuyas capacidades se habían dado a conocer por los descifrados 'mágicos' de las señales enviadas por los diplomáticos japoneses en Berlín. a sus superiores en Tokio, cifrada con la máquina 'Púrpura' que los estadounidenses habían podido leer desde 1940. No fue hasta la segunda mitad de marzo de 1945 los temores de una nueva ofensiva de submarinos

Traducido por Otrebla 2001

enterrado, cuando 'Magic' y 'Ultra' aclararon el 'misterio de la no aparición del submarino Tipo XXI' causado por las pérdidas y daños durante los fuertes ataques aéreos contra los patios de construcción, por la campaña de colocación de minas y el pérdida de las áreas de entrenamiento en el Báltico.

En resumen: si preguntamos: "¿Fue la radiointeligencia de hecho el factor más importante y decisivo en el resultado de la Batalla del Atlántico?" probablemente debamos responder "sí". Pero nunca debemos olvidar que el resultado tuvo que ser luchado en el mar por los miles de hombres en los submarinos, barcos mercantes, escoltas y aviones; con los barcos, aviones, sensores y armas diseñados y construidos por innumerables científicos, ingenieros y trabajadores en las oficinas de ingeniería, fábricas y astilleros. De hecho, hubo muchos factores, cuya combinación jugó un papel decisivo en los cambios de marea en la batalla más larga de la Segunda Guerra Mundial.

Traducido por Otrebla 2001

ÍNDICE

Defensas AA
Aquiles, teniente com (*U-161*
)*Aconit* (corbeta)
Torpedos acústicos
Activo (destructor)
Almirante Hipper (crucero)*Almirante*
Scheer (acorazado de bolsillo) Flota aérea

Grupo de aire
'Trampa de aviones'
Albania
Alejandría
Argel
Comisión de Control Aliada
Altenfiord
Ambrosio, General (Jefe de Estado Mayor italiano)
América
Andalsnes
Andania (crucero auxiliar) Acuerdo naval
anglo-alemán (1935)*Anamita* (buque de
guerra)
Arcángel
océano Ártico
Arca real (portaaviones).
Arnim, general von
Aruba
isla Ascencion
Aparato ásdico
Assiniboine (destructor)*Atenia*
(transatlántico)
Atlantis (crucero auxiliar,)
Audacia (portaaviones)
Auffermann, Lt-Com (*U-514*)
Vengador (portador de escolta)
Avranches
Azores

'B-Service' (Sección criptográfica) Backe
(Ministro de Alimentación)
Backenkoehler, almirante

Traducido por Otrebla 2001

Badoglio, mariscal
Canal de las Bahamas
Baie de la Seine
Bali
mar Báltico
Baltzer, contralmirante
Barham (acorazado)
Batalla del Atlántico, El (Morison).
Bauer, Capitán
Bauer, teniente com (*U-126*)
Bauer, teniente (*U-660*) Baumann,
teniente com (*U-131*) Isla del oso

Becker, teniente (*U-260*) Bedell
Smith, General Walter *Belfast* (
crucero)
Bélgica
Belmont (destructor)
Bergen
Berlina
islas Bermudas
Bernadotte, Conde Folke
Bernbacher, Comandante
Mejor, Dr.
Bey, contraalmirante
Bigalk, Lt-Com (*U-751*)
Vizcaya, Golfo de
Bismarck (acorazado)
Mordedor (portaaviones)
Mar Negro
Bleichrodt, Lt-Com (*U-48*)
Blyth
Bock, mariscal de campo
Boehm, almirante
Boehme, general
Bohemia
Bonte, comodoro
Borchert, teniente com (*U-587*)
Burdeos
Borghese, príncipe
Bormann, Martín
bósforo
Brandeburgo
Brandi, teniente com (*U-617*)
Brasil
Bredow, coronel von
Breslau, SMS
Brest
Canal de bristol
Broeking (constructor de submarinos)

Traducido por Otrebla 2001

Bruening, Dr. Heinrich
Bruns, comandante (*U-176*)
Buchenwald
Buelow, teniente comandante von (*U-404*)
Bulgaria
Burchardi, almirante
Burnett, vicealmirante Sir RL
Busch, mariscal de campo
Bygdenfiord

Cagliari
Canaris, almirante
Islas Canarias
Cape Breton
Cabo finisterre
Cabo de Buena
Esperanza Cabo Hatteras
Cabo Passero
Carrera del cabo
Cabo Sable
Cabo San Vicente
Ciudad del Cabo.
Islas de Cabo Verde
Capellini (submarino)
Mar Caribe
Carintia (crucero auxiliar)
Carls, Almirante
Casablanca; Conferencia
Casanare (mercante)
Cáucaso
pimentón
Cerámico (transporte)
Ceilán
Islas del Canal
Cherburgo
bahía de Chesapeake
Cheshire (buque de escolta)
Christiansen, Comandante
Churchill, Rt Hon Sir Winston S .: arma a los mercantes contra el ataque de los submarinos; ordena ataques submarinos en Skagerrak; obtiene 50 destructores estadounidenses; impresionado por el peligro de los submarinos; y ayuda estadounidense; considera el desembarco de Noruega (1942); y entrega incondicional; se opone a la destitución de Doenitz; su *Segunda Guerra Mundial*; otras referencias Ciliax, Almirante

Clausen, teniente com (*U-129*) Clausen,
Teniente Comandante Nicolai (*U-182*
Estuario de Clesstrom Sound (Scapa) Clyde

Bahía de la Concepción
Congo, río
Conrady, Capitán von

Traducido por Otrebla 2001

Constanza
Pistola de contacto
Córcega
Cossato, teniente comandante Carlo
Fecia di *Valiente* (portaaviones)
Curlandia
Cremer, Lt-Com (*U-333*)
Creta
Crimea
Cromarty
Arena cruzada
Curazao
Cyrenaica
Checoslovaquia

Dakar
Rio Danubio
Danzig
Dardanelos
Manual de Defensa de la Navegación Mercante
Degen, Lt-Com (*U-701*) Dinamarca

Estrecho de Dinamarca
Densch, almirante
Deutschland (acorazado de bolsillo).
Devonshire (crucero)
Clavel (corbeta)
Dobratz, Capitán (*U-1232*)
Doehler, teniente (*U-606*)
Doenitz, Gran Almirante Karl: en la Primera Guerra Mundial; prisionero de guerra; permanece en la Armada Alemana; trenes como marinero de superficie; nombrado jefe de U-boatarm; construye la Flotilla Weddigen; dirige maniobras de submarinos bálticos (1937); realiza un juego de guerra (1938-19) para examinar las tácticas de grupo; desaprueba el plan Z; exige más submarinos; rechazó el permiso para supervisar la expansión; espera una guerra larga; órdenes de colocación de minas; decide sobre la operación de Scapa Flow; levanta la moral después del fracaso de Noruega; organiza los puertos de Bizkaia como bases de submarinos; transfiere la sede a París; destaca la importancia de los submarinos para Hitler; Hitler coloca el Grupo Aéreo 40 bajo su mando; coopera con la Marina italiana; protestas contra el desvío de submarinos; protestas contra el retiro del personal de mantenimiento; se convierte en comandante en jefe; no está de acuerdo con Hitler sobre las naves capitales; gana su confianza; enfrentamientos con Goering; retiene el control de los asuntos de los submarinos; difiere de Hitler en Italia; realiza cambios en los comandos de la Marina; desaprueba el complot de julio de 1944; decide continuar la campaña de submarinos (junio de 1943); transfiere fuerzas navales al Báltico; se le otorgó autoridad sobre el sector norte de Alemania (abril de 1945); nombrado sucesor de Hitler; enfrentamiento con Himmler; se convierte en jefe de gobierno; intenta mantener el frente oriental; negocia la rendición; su gobierno temporal; arrestar

Vistas sobre: agresión, guerra de; cooperación aérea; deber de las Fuerzas Armadas; tácticas grupales; Socialismo nacional; rearme naval; fallas de torpedos, entrenamiento; Construcción de submarinos; rendición incondicional

Diario de guerra .

Traducido por Otrebla 2001

Dorpmueller, Dr.
Dorsch, Herr (arquitecto del gobierno)
Dorsetshire (crucero)
Dover
Dresde
Dresky, teniente comandante von (*U-33*) Drumbeat, Operación '
Duquesa de Atholl (transporte de tropas)*duque de York* (acorazado)
Dundee
Dunedin (crucero)
Dungeness
Dunkerque
Castillo de Dunvegan (crucero auxiliar)
Durban
Indias Orientales Holandesas

E-barcos
Águila (portaaviones)
Frisia Oriental
Prusia Oriental
Eck, teniente com (*U-852*) Eckhardt, Herr (constructor naval) Eckhardt, Lt-Com (*U-432*) 'Eclipse, Operación'

Egersund
Egipto
Ehrenberg, Ilya
Eichmann, teniente (*U-98*)
Eick, teniente (*U-510*)
Eisenhower, general (ahora presidente)
El Alamein
Elba, río
Eltigen
Emden (crucero)
Esmeralda (crucero)
Emmermann, teniente com (*U-172*)
Emperatriz de Gran Bretaña (trazador de líneas) Emsmann, Lt
Endrass, Lt-Com (*U-46*); (*U-567*)
Engelhardt, Contralmirante
canal inglés
Erwin Wassner (Buque del cuartel general de Doenitz) Buques de escolta: Aliados; alemán
Ettrick (transporte)
Ewart Ruthledge (transporte)
Lancha explosiva

Falmouth
Fama (destructor)

Traducido por Otrebla 2001

Islas Faroe
Feindt, teniente (*U-758*).
Feno, Capitán
Fenski, teniente com (*U-410*)
Ferraris (submarino)
Fiehn, teniente com (*U-191*)
Finlandia; Golfo de
Dragón de fuego (destructor)
Firth of Clyde.
Firth of Forth
Flamborough
'Programa de construcción de flotas
Flensburg
Florida
Flotillas: 2º, 60; 4to Destructor; Sexto; Weddigen
Foerste, almirante
Folkers, Lt-Com (*U-125*)
Foord, brigadier
Forbes, almirante de la flota Sir Charles
Foreland
Forster, teniente (*U-654*)
Francia
Franco, general
Frank, Hans
Fráncfort del Oder
Fraser, almirante Sir Bruce
Frauenheim, teniente com (*U-101*)
Freetown
Freiwald, comandante (*U-181*)
Fricke, almirante
Friedeburg, comandante (más tarde almirante) von
Friesian Islands
Friessner, Lt-Gen
'Hombres rana'
Fuchs, almirante
Fuller, de mayor generación JFC

Galatea (crucero)
Galilei (submarino)
Gavin, general
Gazzana, teniente
Geissler, General de División
Gelhaus, teniente (*U-107*)
Gentelbach, Lt-Com (*U-574*)
'Maniobras de las Fuerzas Armadas Alemanas' (1937)
Gessler, Otto (Ministro de Defensa)
Ghormley, Almirante Robert L.
Gibraltar (y Estrecho de)
Gilardone, Lt-Com (*U-254*)
Giovannini, teniente com

Glattes, Lt-Com (*U-39*)*Gloire* (
buque de guerra)
Gneisenau (acorazado)
Godt, comandante (más tarde contralmirante)
Goebbels, Dr. Josef
Goeddes, suboficial (*Scharnhorst*)
Goering, mariscal de campo Hermann
Goldap
Goltz, mariscal de campo Freiherr Colmar von der
Goya (transporte)
Graef, el teniente com Adolf (*U-664*)
Graef, el teniente comandante Ulrich (
U-69)*Graf Spee* (acorazado) Gratangen

Great Yarmouth
Grecia
Groenlandia
Greer (destructor)
Greger, teniente com (*U-85*)
Greim, general (más tarde el mariscal de campo Ritter
von*Reja* (yate)
Grupos: Hacha de batalla; Burggraf; Delphin; Iltis; Meise; Neuland; Oso polar; Unverzagt; Violeta; Colmillo Salvaje
Guderian, General Heinz
Guggenberger, teniente (*U-81*)
Guayana
Golfo de Guinea
Pistola (Barco sueco)

Habekost, teniente com (*U-31*)
Receptores de búsqueda
'Hagenuk' Halifax (Nueva Escocia)
Hambleton (destructor)
Hamburgo
*Manual para los comandantes de submarinos
lejanos,*Hardegen, Lt-Com (*U-123*) Harlinghausen,
teniente coronel (grupo aéreo 40) Hartenstein,
teniente comandante (*U-156*)Hartlepool

Hartmann, comandante (*U-37*) Hartmann, el
teniente comandante Goetz von (*U-441*)
Hartmann, Capitán Werner 'Hartmuth,
Operación'
Segador (buque de escolta)
Haugesund
Hausmann, teniente com (*U-127*)
Hébridas
Hechler, comandante (*U-870*)
Hecla (barco depósito)
Heligoland
Henke, teniente com (*U – 515*)

Traducido por Otrebla 2001

Hennig, teniente comandante von
Hermione (crucero)
Hess, Rudolf
Hessler, teniente com (*U-107*) Heyda, teniente com (*U-434*) Heydemann, Teniente Comandante Guenther (*U-575*)Hola, contraalmirante

Himmler, Heinrich
Hindenburg, presidente von
Hinsch, teniente (*U-4*); (*U-569*)
Hintze, Capitán (*Scharnhorst*)
Hitler, Adolf: y acuerdo naval (1935); y crecimiento del poder alemán; y edificio naval programa; niega la posibilidad de guerra (1939); y Polonia; órdenes restrictivas de submarinos; Recomendaciones de Doenitz a; coloca Air Group 40 debajo de Doenitz; ordena submarinos al Mediterráneo; ansioso por evitar la guerra con Estados Unidos; y posible ataque aliado a Noruega (1942); exige submarinos para las Azores; nombra a Doenitz para suceder a Raeder; busca pagar las naves capitales; El primer contacto personal de Doenitz con; y colapso de la guerra de submarinos; Doenitz gana su confianza; y asignación de acero a la Marina; y defensa de Túnez; plan para liberar a Mussolini; sobre la importancia de mantener Crimea; e invasión de Normandía; decisión de detener Courland; intento de asesinato; orden de 'tierra quemada'; en el búnker de Berlín; nombra a Doenitz su sucesor; muerte; su papel en la historia
Hoeckner, teniente com (*U-215*)
Holanda
Holm Sound (Scapa)
Holstein
capucha (crucero de batalla)
Hoofden (Mar del Norte)
Hoover, el almirante John
H. Hopkins, Harry L.
Horton, almirante Sir Max
Hossfeld, comandante
Sonido Hoxa (Scapa)
Hugh L. Scott (transporte)
Castillo de Hurst (corbeta)

Islandia
India
océano Indio
Radiestesia interior
Invergordon
Irlanda
Italia.
Itchen (buque de escolta)
Ites, Lt-Com (*U-94*)

Jade, río
Jamaica (crucero)
Japón.
Java
Jebsen, teniente com (*U-565*)
Jenisch, teniente (*U-32*)

Traducido por Otrebla 2001

Jeschen, teniente (*U-68*
) Jodl, general
Johanneson, Capitán (Cuarta Flotilla de Destructores)
Jugoslavia
Jutlandia; batalla de

Kals, teniente com (*U-130*)
Kals, comandante (*U-150*)
Kamish Burun
Karf, teniente com (*U-630*)
Karlsruhe (crucero)
Kaufmann (Gauleiter de Hamburgo)
Kearney (destructor)
Keitel, general (más tarde mariscal de
campo) Kelbling, Lt-Com (*U-593*) Keller,
teniente (*U-130*) Kerch

Kernevel
Kesselring, el mariscal de campo Albert
Kettner, teniente comandante (*U-379*) Key
West
Kiel 436
Kieseritzky, vicealmirante
rey, almirante Ernest
Kinzel, general
Kirk Sound (Scapa)
Kirkenes
Klassman, teniente com
Klemm, comandante
Klushmeier, Lt-Com (*U-2336*) Knox, William F.
(Secretario de la Marina de los EE. UU.)*Koeln* (
crucero)
Koralle
Corea
Kosmos II (petrolero)
Krancke, Capitán (*Almirante Scheer*)
Krancke, almirante
Kratzenberg, contralmirante
Kreisch, capitán
Kretschmer, teniente com (*U-99*)
Kristiansand
Kuban
Kuepfmueller, profesor
Kuestrin
Kuhnke, teniente comandante (
U-28) Kummetz, almirante
Kurrer, teniente com (*U-r8g*)

La Pallice
La Spezia

Traducido por Otrebla 2001

Laconia (transporte)
Lagos
Cordero Encina (Scapa)
Lange, contraalmirante
Langfeld, teniente (*U-444*)
Lago
Lassen, teniente com (*U-160*)
Lauenburg
Laurentic (buque de guerra auxiliar)
Lavangen
Le Havre
Lehmann-Willenbrock, comandante
Leimkuhler, teniente (*U-225*)*Leipzig* (
crucero)
Lemcke, Lt-Com (*U-210*) Lemp,
teniente (*U-30*) Ley de préstamo y
arrendamiento (1941)
Lerchen, teniente com (*U-252*)
Libau
Libia
Liebe, teniente com (*U-38*
) Lindemann, general
Lindner, teniente com (*U-202*)
Liverpool
Loch Ewe
Loehr, general
Loewenfeld, vicealmirante von
Lofoten Islands
Logan (buque de escolta) Tratado Naval de
Londres (1930). Acuerdo del Submarino de
Londres (1936) Aviones de largo alcance:
Aliados; Alemán Longanesi-Cattani, Lt-Com

Longbardo, comandante
Lorient
Lourenço Marques
Lowestoft
Luebeck
Luedde-Neurath, comandante Lueth,
capitán Wolfgang Luetjens, capitán
(más tarde almirante)*Luetzow* (
acorazado de bolsillo)

Madeira
Pistola magnética
Malaya (acorazado)
Malmö
Malta
Mandal
Manstein, el mariscal de campo Fritz von

Traducido por Otrebla 2001

Marne (destructor)
Marschall, almirante
Matuschka, teniente com Graf von (*U-482*)
Matz, teniente com (*U-70*) Isla de Mayo

Meckel, teniente com
Mecklenburg
Zona mediterranea
Medway (depósito) Meendsen-
Bohlken, Contraalmirante Meisel,
Almirante
Mengersen, teniente com (*U-101*)
Merker, Herr (jefe del Comité Central de Construcción Naval)
Merten, Lt-Com (*U-68*) Messina, estrecho de

Metzler, teniente com (*U-69*)
México, Golfo de
Submarinos enanos
Milch, mariscal de campo
Mimosa (corbeta)
Buscaminas
Modl, mariscal de campo
Moehle, teniente com (*U-123*)
Moehlmann, Lt-Com (*U-571*)
Mohndorf
Mohr, teniente com (*U-124*
)*Montbretia* (corbeta)
Montgomery, mariscal de campo vizconde de
Moravia
'Plan Morgenthau'
Marruecos
Mountbatten, Almirante Lord Louis (ahora Conde)
Mueller, Capitán von (*Emden*) Mueller, teniente Hans

Mueller, el teniente comandante Heinz Eberhard (*U-662*
) Muennich, teniente com (*U-187*) Muerwik

Muessen, primer teniente (*U-68*)
Muetzelburg, Lt-Com (*U-203*)
Murmansk
Murphy, Robert D.
Mussolini, Benito

Náyade (crucero)
Namsenfiord
Namsos
Narvik
Natzmer, teniente general
Naze, el
Neitzel, comandante (*U-150*)

Traducido por Otrebla 2001

Nelson (acorazado)
Neurath, barón von
Ley de neutralidad (1937)
Newark
Newcastle-on-Tyne
Terranova
Nimitz, almirante Chester W.
Norfolk (crucero)
Normandía
África del Norte.
Cabo Norte
Canal Norte
North Hinder
mar del Norte
Irlanda del Norte
Noruega
nueva Escocia
Nuernberg (acorazado)
Tribunal de Nuremberg: sobre preparativos para la guerra de submarinos; y guerra de agresión; sobre*Laconia* hundimiento; La final de Doenitz dirección al Tribunal Militar; otras referencias.

Oder, río
Odessa
Oehrn, Lt-Com
Oesten, Lt-Com (*U-106*)
Ofotenfiord
Olbia
Olldoerp, teniente com (*U-90*)
Torpedos de un solo hombre
Orán
Orcades (transporte de tropas)
Orfordness
Orinoco, río
Islas Orcadas
Oronsay (transporte de tropas)
Oslo
Ottawa (destructor)

océano Pacífico
Papen, Franz von
París (cuartel general de mando de submarinos) Parona, almirante
Pas de Calais
Patria (barco de vapor) - 4
Patroclo (buque de guerra auxiliar) Paulsen, Lt (*U-557*) Pearl Harbor
Penang
Penélope (crucero)
Pentland Firth

Traducido por Otrebla 2001

Istmo de perekop
Golfo pérsico
Peschel, Lt-Com
Peters, contraalmirante
Petersen, teniente com
Petsamo
Pfaffinger, Dr. (*U-441*)
Phoebe (crucero)
Piening, Lt-Com (*U-155*)
Plato, río
Ploen
Poel, teniente (*U-413*)
Pola
Polonia
Prímula (buque de escolta)
Pomerania
Port Castries
Puerto de España
Portland
Porto Torres
Portsmouth
Poske, Lt-Com (U-504)
Potsdam
Libra, almirante Sir Dudley
Praga
Prien, teniente com Günther (*U-47*
).*Prinz Eugen* (crucero) Purkhold,
Lt-Com (*U-260*)
Puttkamer, Capitán (más tarde contraalmirante) Karl von
Pitón (barco de suministro)

Conferencia de Quebec (1943)
Reina Elizabeth (acorazado)

Radar: británico; alemán
Radiolocalización-*ver* Radar
Raeder, Gran Almirante Eric (C-in-C naval), Rasch,
Teniente (*U-106*) Mar Rojo

Ratisbona
Reitsch, Hanna
Remagen
Remus, teniente com (*U-566*)
Rendulic, General
Rechazar (acorazado)
Reschke, Lt-Com (*U-205*)
Reuben James (destructor)
Reims
Rheinsberg
Renania

Ribbentrop, Joachim von
Riccardi, almirante
Richthofen, mariscal de campo von
Riga, Golfo de
Rockall Bank
Rodney (acorazado)
Roseing, comandante
Rogge, Capitán (más tarde Almirante) Bernhard
Rollmann, Teniente (*U-82*) Roma

Rommel, mariscal de campo Erwin
Romsdalfiord
Torre, General de División
Roosevelt, Franklin D.
Rose, comandante
Rosenbaum, teniente com (*U-73*) Rosenberg,
teniente (*U-201*) Rosenberg-Gruszynski, teniente
von (*U-384*)
Roskill, Capitán Stephen, RN: *La guerra en el mar* (citado).
Rostov
Rother, vicealmirante
Roble Real (acorazado) Rudloff,
Lt-Com (*U-609*) Rueggeberg,
teniente com (*U-513*) Ruge,
Vicealmirante Friedrich Ruhr

Rumania
Rundstedt, mariscal de campo Gerd von
Rusia

Saalwaetcher, almirante
Sarre
Sarre (barco depósito)
Sabang
St Croix (buque de escolta)
St John's (Terranova) St
Lawrence, Golfo de
St Nazaire
Santa Lucía
Cerdeña
Scapa Flow
Schacht, teniente com (*U-507*)
Schaeffer, teniente com (*U-460*)
Scharnhorst (acorazado) Scheer,
estuario del almirante Reinhard
Scheldt
Schellenberg, Gruppenführer
Schepke, Lt-Com (*U-100)*
Scheurlen, contraalmirante
Schewe, teniente com (*U-105*)

Traducido por Otrebla 2001

Schleicher, el general Kurt von
Schlesion (acorazado)
Schleswig-Holstein
Schleswig-Holstein (acorazado)
Schmidt, Lt-Com von (*U-116*)
Schnee, teniente com (*U-2511*)
Schniewind, almirante Otto
Schnoor, teniente com (*U-460*)
'Schnorchel,'
Schoerner, mariscal de campo Scholtz, teniente com (*U-108*) Schorlemer, Freiherr von Schrott, Lt-Com (*U-551*) Schuerer (constructor de submarinos) Schuetze, comandante (*U-103*) Schuhart, teniente com (*U-29*) Schulte, Lt-Com Max (*U-13*) Schultze, Teniente Comandante Herbert (*U-48*) Schultze, comandante (más tarde almirante) Otto Schultze, teniente comandante Wolfgang (*U-512*) Schulz, teniente comandante Wilhelm (*U-124*) Schuster, almirante

Schwandke, teniente (*U-43*)
Schwarzkopff, Lt-Com (*U-520*)
Schweikel, teniente (*U-173*) Schwerin

Schwerin-Krosigk, Graf
Escocés (crucero auxiliar)
Receptores de búsqueda
Segunda Guerra Mundial, La (Fuller) Plan de invasión 'See-Löwe' (León marino) 'Seehund' (submarino enano) Seibicke, Comandante (*U-436*) El río Sena

Seldte, Dr.
Senkwarden
Sestina, comandante
Sebastopol
Seydlitz (crucero)
Seyss-Inquart, Artur von
Sheffield (crucero)
Islas Shetland
Sicilia
Silesia
Skagerrak, el
Slevogt, Capitán
Sobe, comandante (*U-179*) Soden-Frauenhofen, teniente com Graf von (*U-624*) Sohler, comandante

Área de Somme

Traducido por Otrebla 2001

Expreso del Sur (petrolero)
España
Speer, Albert
Spitzbergen
'Sprengboot'
Stadtlandet
Stalin, Josef
Stalingrado
Stanley (destructor)
Stark, almirante Harold
Stavanger
Steinaecker, teniente com Freiherr von (*U-524*)
Steinbauer, teniente com
Steuben (buque hospital)
Stuckart, Dr
'Estudiante, Operación'
Stumpff, general
Escuela de submarinos
Submarinos-cisternas ('vacas lecheras')
Sudetenland
Canal de Suez
Suhren, teniente com (*U-564*)
Sumatra
Grupos de apoyo, aliados
Ubicación en superficie: consulte Radar
Swansea
Suecia
Swinemunde
Sonido Switha
Sydney (Nueva Escocia)

Takoradi
Taranto
Tasker H. Bliss (transporte)
Teichert, Lt-Com (*U-456*)
Terboven, Reichskommissar
Terschelling
Texas (acorazado)
Thaeter, teniente com
Thedsen, Capitán
Thiele, vicealmirante
Cardo (submarino)
Tiesenhausen, teniente Freiherr von (*U-331*)
Tirpitz, almirante Alfred von
Tirpitz (acorazado)
Tobruk
Todt, Dr. Fritz
Topp, Lt-Com (*U-552*)
Comisión Torpedo
Establecimiento experimental de torpedos

Inspección de torpedos
Torricelli (submarino)
Transilvania (crucero auxiliar)
Trieste
Trinidad
Trípoli
Trojer, teniente (*U-221*
) Tromsö
Trondheim
Trotha, teniente com (*U-306*)
Truskov, general
Tschirsch, Capitán
Túnez
pavo
Tipos, submarinos: I; II; VII; IX; XXI; XXIII

UA
U-Bootwaffe, muere (Doenitz)
U-barcos: *U-1* para *Sub-18*; *U-3*; *U-4*; *U-12*; *U-13*; *Sub-16*; *Sub-18*; *U-25*; *U-26*; *U-27*; *U-28*; *U-29*; *U-30*; *U-31*; *U-32*; *U-33*; *U-37*; *U-38*; *U-39*; *U-43*; *U-46*; *U-47* ; *U-48*; *U-49*; *U-51*; *U-56*; *U-59*; *U-64*; *U-65*; *U-66; U-68*(1918); *U-68*; *U-69*; *U-70*; *U-73*; *U-74*; *U-81*; *U-82*; *U-85*; *U-90*; *U-94*; *U-98,* 169; *U-99*; *U-100*; *U-101*; *U-103*; *U-105*; *U-106*; *U-107*; *U-108*; *U-116*; *U-123*; *U-124*; *U-126*; *U-127*; *U-129*; *U-130*; *U-131*; *U-132*; *U-136*; *U-150*; *U-155*; *U-156*; *U-160* 215, 335; *U-161*; *U-172*; *U-173* 280, 283; *U-176*; *U-179*; *U-181*; *U-182*; *U-187*; *U-189*; *U-191*; *U-195*; *U-201*; *U-202*; *U-203*; *U-205*; *U-210*; *U-215*; *U-221*; *U-225*; *U-252*; *U-254*; *U-256*; *U-260U-267*; *U-306; U-331*; *U-333*; *U-379*; *U-384*; *U-402*; *U-404;* 331; *U-410*; *U-413*; *U-432; U-434*; *U-436*; *U-441*; *U-444*; *U-456*; *U-459*; *U-460*; *U-482*; *U-504*; *U-505*; *U-506*; *U-507*; *U-509*; *U-510*; *U-512*; *U-513*; *U-514*; *U-515*; *U-520; U-524*287; *U-551*; *U-552*; *U-556*; *U-557*; *U-564*; *U-565*; *U-566*; *U-567; U-569*; *U-571*; *U-574*; *U-575*; *U-576*; *U-587*; *U-593*; *U-606*; *U-609*; *U-617*; *U-624*; *U-632* 322; *U-652* 191; *U-654*; *U-660*; *U-662*; *U-664*; *U-701*; *U-751*; *U-758*; *U-852*; *U*870; *U-1232*; *U-2321*; *U-2336*; *U-2511 Guerra no declarada, El* (Langer y Gleeson)

Vaagsfiord
Valiente (acorazado)
Tratado de Versalles
Victor Emmanuel III, Rey de Italia
Vietinghoff, General Heinrich von
Vigo
Unitis viribus (acorazado)
Vizconde (destructor)
Vogelsang, teniente com (*U-132*)
Voss, almirante
Wabana
Wagner, contraalmirante
Walker, comandante, RN
Walter, profesor
Walter submarino
Guerra en el mar, el-ver Roskill, Capitán Stephen
Ward, Edward
Warspite (acorazado)

Traducido por Otrebla 2001

Traducido del inglés al español - www.onlinedoctranslator.com

Castillo Warwick (transporte)
Tratado de Washington (1922).
Flotilla Weddigen
Wegener (Gauleiter de Bremen)
Weichold, Vicealmirante
Wellner, teniente com (
Sub-16)*Galés* (minador)
Wenck, general
Wenneker, almirante
Werner, comandante
Indias occidentales
Prusia Occidental
Enfoques occidentales
Westfiord
Westfalia
Wever, General (Jefe de Estado Mayor
Aéreo)*Weymouth*
Torbellino (destructor)
Wilamowitz-Moellendorf, teniente com (*U459)*
Wilhelm Gustloff (transporte) Wilhelmshaven

Paso de barlovento
Invierno, Lt-Com (*U-103*)
Wismar
Witte, teniente com (*U-195*)
Wohlfahrt, Capitán (*U-556*) Wolff,
teniente com (*U-509*) Wolz,
General de División
Wuerdemann, teniente com (*U-506*)

X 5, 6, 7 (submarinos enanos)

Conferencia de Yalta (1945)
York (crucero)
Estrecho de Yucatán

Plan Z (de construcción naval) Zahn,
Lt-Com (*U-56*) Zapp, teniente com (
U-66) Torpedos acústicos
'Zaunkoenig' Zenker, Almirante Hans

zepelín (portaaviones)
Zhukov, Mariscal
Zieb, ingeniero contralmirante
Zimmermann, teniente com (*U-136*)
Zschech, teniente (*U-505*)

1 Hoy estas ideas son sólo parcialmente correctas. El desarrollo técnico de los dispositivos de localización y la importancia primordial de la aeronave han cambiado en gran medida las demandas que se pueden hacer a un submarino.

2 Esto se calcula de acuerdo con la fórmula de "desplazamiento" acordada por todos los signatarios del Tratado de Washington de 1922. No se incluyen los suministros de fuel oil. El tonelaje de desplazamiento normal de un buque de este tamaño sería de aproximadamente 700 toneladas.

3 Fecha de la victoria alemana en Sedan en la guerra franco-prusiana.

4 Que esto es un hecho se confirma en *La guerra en el mar:* 'Antes de la guerra, Doenitz había estimado que, si adoptáramos un sistema de convoyes mundial, serían necesarios 300 submarinos para lograr resultados decisivos. Él, al menos, no se hacía ilusiones sobre la eficacia del sistema de convoyes. [Roskill, vol. Yo, p. 356.]

5 Originalmente, estos barcos debían haber sido ampliaciones del diseño del acorazado de bolsillo (seis cañones de 11 pulgadas), pero en versiones posteriores del Plan Z, su lugar fue ocupado por tres barcos de aproximadamente 30.000 toneladas que montaban seis cañones de 15 pulgadas. guns.— Traductor.

6 Por pequeño Estado nacional alemán se entiende el Imperio alemán de 1871-1914 sin Austria. El Gran Imperio Alemán incluía a Austria. — Traductor.

7 La declaración clara y honesta hecha por el almirante Nimitz, Marina de los Estados Unidos, en su testimonio en el juicio de Nuremberg el 11 de mayo de 1946, dice: 'En interés de las operaciones contra Japón, el Océano Pacífico fue declarado área operativa. El 7 de diciembre de 1941, el Jefe de Estado Mayor Naval había ordenado una guerra submarina sin restricciones contra Japón. [*Tribunal Militar Internacional,* Vol. 40, págs. 108-111.]

8 Este es el nombre alemán para la parte inferior del Mar del Norte, al sur de una línea desde el Helder hasta la costa de Norfolk.

9 No fue así. Ver WS Churchill,*La segunda Guerra Mundial,* Vol. Yo, p. 387. - Traductor.

10 Dado que la componente vertical del magnetismo de la tierra disminuye hacia los polos, los océanos se dividieron en zonas correspondientes a sus latitudes y la intensidad de los campos magnéticos.

Traducido por Otrebla 2001

11 Configuración A = torpedo con disparo de contacto.

12 La cámara de equilibrio de un torpedo es el compartimento que contiene la válvula hidrostática que controla los timones horizontales y la profundidad a la que corre el torpedo.

13 DF = radiogoniometría.

14 El almirante Saalwaetcher, responsable del apoyo operativo de la *Bismarck.*

15 Para aumentar su flotabilidad en caso de que sea torpedeada o minada.

dieciséis En *La Batalla del Atlántico,* Morison hace el siguiente comentario sobre la ocupación de Islandia:

Aunque el Gobierno de Islandia, bajo la presión de los británicos, había pedido a Estados Unidos que protegiera a su país, la población no aceptó la ocupación con buena voluntad. Con una perspectiva marcadamente nacional y provincial, no sentían necesidad de esta protección ".

17 Desde el 4 de septiembre de 1941, fecha del incidente de Greer, los Estados Unidos fueron *de facto* en estado de guerra en el mar con Alemania en el Océano Atlántico. [Morison,*La Batalla del Atlántico,* Vol. Yo, p. 80.]

Desde el punto de vista británico, los cambios de septiembre de 1941 hicieron realidad la participación estadounidense en la Batalla del Atlántico, y lo que esa realidad significó para el Almirantazgo, para los oficiales de abanderamiento, para los capitanes y tripulaciones de los barcos y aviones que tenían por objetivo. Durante tanto tiempo luchó solo esta lucha vital e interminable, puede que la posteridad no la realice fácilmente. [Roskill, vol. I. p. 472.]

18 Diario de guerra del comando de submarinos, 30 de diciembre de 1941.

1. El N ° 2024 del Comando Naval ordena el envío simultáneo de diez U-barcos al Mediterráneo oriental y quince submarinos en dos grupos de fuerza aproximadamente igual a las zonas marítimas al este y oeste del Estrecho de Gibraltar. Esto significa que habrá que enviar aproximadamente treinta y cuatro barcos al Mediterráneo.

2. En la actualidad hay veintitrés submarinos en el Mediterráneo. Para cumplir, por tanto, habrá que enviar once barcos más. Este número es superior al que figura en el Mando de U-Boat No. Gkdos 763 (ya que mientras tanto se han sufrido más pérdidas), y superior también al ordenado en el Mando Naval No. 2047, como reemplazo de las pérdidas sufridas.

Traducido por Otrebla 2001

3. Desde el hundimiento del *Arca real* 33 por ciento de los barcos que intentan han pasado por el Estrecho de Gibraltar. De los veinticuatro barcos enviados al Mediterráneo desde el hundimiento del *Arca real* cuatro se perdieron en el Estrecho, cuatro resultaron dañados en ataques aéreos y se vieron obligados a retroceder, y solo dieciséis lograron pasar. Por lo tanto, para asegurar el paso de once barcos más, será necesario tener preparados unos diecisiete, ya que debe suponerse que cinco o seis se perderán o quedarán fuera de combate mientras atraviesan el Estrecho.

4. De la misma forma, con el fin de estacionar unas siete embarcaciones en cada una de las áreas al oeste y al este del Estrecho, diez tendrán que estar preparados en cada caso, ya que durante el período de luna llena ciertamente se producirán pérdidas en estas áreas fuertemente patrulladas.

5. Si las ventajas que se pueden obtener de las operaciones en el este El Mediterráneo y las áreas al este y oeste de Gibraltar justifican la aceptación de la posibilidad de pérdidas tan elevadas, y las perspectivas que tienen los submarinos de obtener estas ventajas son cuestiones que merecen un examen detenido:

una. Hasta ahora, las operaciones de submarinos en el Mediterráneo oriental han traído un alivio considerable para la campaña en el norte de África. Si tuviéramos éxito en esta área para poner un barco pesado más fuera de combate, la seguridad de nuestras líneas marítimas de comunicación con África mejoraría enormemente. Hasta ahora, la defensa antisubmarina en esta área ha sido débil, mientras que el tráfico marítimo enemigo ha sido denso. Por tanto, el empleo de submarinos en el Mediterráneo oriental es sólido.

Las perspectivas de éxito son buenas. Hasta ahora, las pérdidas han sido pequeñas.

B. En zonas marítimas al este y oeste del Estrecho de Gibraltar antisubmarino defensas son muy fuertes. Cuando hay luna, la patrulla aérea también continúa por la noche. Hasta ahora ha habido pocos barcos enemigos con rumbo al este. El objetivo del Comando Naval al estacionar botes en estas áreas es involucrar transportes y otros objetivos valiosos que anticipan encontrar allí; pero cuando estos aparecen, siempre están muy fuertemente escoltados. Las operaciones en su contra presentan grandes dificultades, las perspectivas de éxito son escasas y las pérdidas son cuantiosas.

6. Por lo tanto, el comando de submarinos opina que tener quince submarinos trabajar juntos simultáneamente en la zona de Gibraltar no es una propuesta económica. Se considera que dos o tres embarcaciones (ver sugerencias hechas en el Mando de Submarinos No. Gkdos 736) podrían ser empleadas de manera útil en estas aguas, para aprovechar cualquier oportunidad fortuita y hacer empujones ocasionales al propio Estrecho.

7. Por tanto, se presentan las siguientes sugerencias:

una. El envío de dos o tres barcos más al Mediterráneo. Submarino

Traducido por Otrebla 2001

El mando no ve ninguna posibilidad de enviar estos barcos al Atlántico durante un tiempo considerable (a este respecto, véase el número Gkdos 763 sobre el paso hacia el oeste a través del Estrecho de Gibraltar).

B. El estacionamiento de solo tres barcos al oeste de Gibraltar.

8. La aceptación de la sugerencia en (7) anterior facilitaría la reanudación de operaciones en el Atlántico. Por esta razón, también, el Mando de U-Boat considera que las fuerzas no deben estar atadas al área de Gibraltar mientras tal empleo no sea una propuesta económica y que no se deben enviar más barcos de los absolutamente esenciales al Mediterráneo, porque, una vez que si están allí, ellos, y con ellos algunos de nuestros mejores capitanes y tripulaciones, probablemente nunca volverán a estar disponibles para participar en la Batalla del Atlántico.

9. Se solicita una decisión anticipada para que el U-boat Command pueda emitir Órdenes apropiadas a los barcos ahora listos para hacerse a la mar.

19 Las estadísticas británicas se han tomado como base para las cifras anteriores.

20 Esto se refiere a la cantidad de combustible líquido que queda.

21 Esto simplemente le dijo al submarino que el enemigo lo estaba buscando. El radar activo también le diría al submarino dónde estaba el enemigo.

22 Contra Napoleón en 1813-1814. — Traductor.

23 A *Sperrbrecher*—Un dragaminas grande, especialmente protegido para resistir explosiones de minas, y generalmente empleado para barrer minas magnéticas.

24 *Ex-Deutschland.*

25 La Flota rusa del Mar Negro constaba de un acorazado, un crucero pesado, cinco cruceros ligeros, diez o doce destructores, seis torpederos, treinta submarinos, cincuenta cañoneras, tres flotillas de E-boats y un gran número de lanchas a motor armadas y buques de guerra auxiliares. .

26 INSTRUMENTO DE RENDICIÓN DE

TODAS LAS FUERZAS ARMADAS ALEMANAS EN HOLANDA, EN EL NOROESTE DE ALEMANIA INCLUYENDO TODAS LAS ISLAS Y EN DINAMARCA

1. El Mando Alemán acepta la rendición de todas las Fuerzas Armadas Alemanas. Fuerzas en Holanda, en el noroeste de Alemania, incluidas las Islas Frisias y

Traducido por Otrebla 2001

Heligoland, y todas las demás islas, en Schleswig-Holstein, y en Dinamarca, al 21º Grupo de Ejércitos C-in-C. Esto debe incluir todos los buques de guerra en estas áreas.

Estas fuerzas a deponer las armas y rendirse incondicionalmente.

2. Todas las hostilidades, en tierra, mar o aire por las fuerzas alemanas en lo anterior Las áreas cesarán a las 0800 horas, hora británica de verano doble, el sábado 5 de mayo de 1945.

3. El Mando Alemán para llevar a cabo de inmediato, y sin discusión o comentar, todas las órdenes adicionales que serán emitidas por las Potencias Aliadas sobre cualquier tema.

4. La desobediencia a las órdenes, o el incumplimiento de las mismas, se considerará como un incumplimiento de estos términos de entrega y será tratado por las Potencias Aliadas de acuerdo con las leyes aceptadas y los usos de la guerra.

5. Este instrumento de entrega es independiente, sin perjuicio de y será reemplazado por cualquier instrumento general de rendición impuesto por o en nombre de las Potencias Aliadas y aplicable a Alemania y las Fuerzas Armadas Alemanas en su conjunto.

6. Este instrumento de entrega está escrito en inglés y en alemán. los La versión en inglés es el texto auténtico.

7. La decisión de las Potencias Aliadas será definitiva en caso de duda o disputa. surge en cuanto al significado o interpretación de los términos de entrega.

BL MONTGOMERY	FRIEDEBURGO
Mariscal de campo	KINZEL
	WAGNER
4 de mayo de 1945	POLLEK
18.30 horas	FREIDEL

27 *es decir* a medianoche, del 8 al 9 de mayo. — Traductor.

28 Edward Ward, BBC.

29 Hessler, Günter *La guerra de los submarinos en el Atlántico, 1939-45.* 1989.

Traducido por Otrebla 2001